

**Règlement Sportif**

***Championnat C24S 2018/2019***

CIRCUIT 24 SAMOISIEN

***Groupe C Slot It***

**Version 7 (datée du 15/10/2018) Dernières mise à jour**

# Modalités de participation au championnat

**Tout partant doit être à jour de sa cotisation.**

Dans le cas où un **participant n’aurait aucune expérience du DAVIC**, avant de prendre part à sa première manche, il **devra impérativement faire une séance d’essais** (hors compète) afin de se familiariser avec le système.

**Ne sont admises à courir les manches du championnat que les voitures répondantes aux spécificités du REGLEMENT TECHNIQUE du championnat** (cf « *Règlement Technique - Championnat C24S 2018/2019 - Groupe C Slot It »*)**.**

CIRCUIT 24 SAMOISIEN

# Planning du championnat

Le championnat comportera 9 manches, dont six seulement compterons pour le résultat final (pour chaque pilotes, les six meilleurs résultats **uniquement** seront comptabilisés). **Chaque pilote dispose ainsi de 3 « jokers ».**

Les courses auront lieu les samedi après-midi, lors des horaires d’ouverture traditionnels du club.

**Toutes les manches seront disputées en mode digital DaVic** (voir spécificités du système DaVic dans le *paragraphe 4*).

Le circuit utilisé pour chaque manche devra avoir été testée et approuvée au préalable, lors d’au moins une séance « libres » précédent la manche en question.

Quatre avantages à suivre cette procédure :

-Test du circuit sur lequel la prochaine manche sera disputée ;

-Gain en efficacité et en rapidité lors le montage du circuit le jour de la manche ;

-Possibilité offerte aux concurrents de pouvoir s’entrainer en amont de chacune des manches sur le tracé qui aura été retenu pour la manche suivante.

-Avoir un championnat comportant un nombre de manches disputées sur autant de circuits différents.

***Calendrier des manches :*** http://circuit24samois.canalblog.com/archives/2018/08/26/36657338.html

# Déroulement d’une manche

-**Arrivée des participants** à partir de **15h00** et **montage de la piste**.

-**Essais libres** une fois la piste montée et opérationnelle **: 2x3 min par pilote**. L’objectif des essais libres est avant tout que chaque pilote puisse **s’assurer que leur voiture fonctionne bien**. Les **réglages ne sont pas à faire le jour de la course**. Les concurrents ont tout le loisir de régler leur auto entre chacune des manches.

-**Contrôle technique vers 15h50**. Pendant que certaines autos sont au CT, d’autres peuvent être en essais libres. A tout moment de la manche, la conformité des voitures pourra être vérifiée. Les voitures doivent être conformes au règlement technique du début à la fin de la manche.

**Départ de la course à 16h00**

***Tension d’alimentation :* 12.5V**

***Remarques:***

*-La course est relativement longue, il est important de commencer de bonne heure. Merci d’être présent dès 15h00 pour le montage du circuit.* ***Les pilotes qui ne seront pas présent à 16h00 ne seront pas attendus pour lancer la course.***

***-Pour qu’une manche puisse avoir lieu, il faut un minimum de 10 participants.*** *En dessous de ce chiffre, le ramassage et la direction de course ne peuvent plus être assurés convenablement. Sans compter le fait que l’intérêt sportif est grandement diminué en dessous de 12compétiteurs.*

# Si nombre de partants ≥12 et ≤24

Dans le cas où le **nombre de partants est compris entre 12 et 24, une manche se décompose en 4 phases distinctes,** d’une durée de **30min chacune :** 2 séries (appelées *«****SERIE 1****»* et *«****SERIE 2****»*), une *«* ***FINALE****»* et une *«****PETITE FINALE****»*.

Objectif : toujours rester sur 12 postes de pilotage (pour des raisons pratiques et d’espace).

* ***SERIE 1*** et ***SERIE 2 :***

La manche commence par deux séries de 30min chacune.

Cas d’un nombre total de pilotes **pair**: les pilotes sont répartis avec égalité entre les deux séries.

Cas d’un nombre total de pilotes **impair** : la ***SERIE 1*** comporte toujours un pilote de plus que la ***SERIE 2***.

**La composition des deux séries est tirée au sort. Il en va de même pour les postes de pilotage.** **La position des autos sur la grille de départ correspond à celle des postes de pilotage.** La grille de départ est matérialisée sur les deux voies centrales. Les autos d’une même ligne étant placées au même niveau. Le placement des autos se faisant toujours de la gauche vers la droite (C’est à dire : poste 1 en première ligne à gauche ; poste 2 en première ligne à droite ; poste 3 en deuxième ligne à gauche ; poste 4 en deuxième ligne à droite, etc.) :

poste 2 poste 4 poste 6 poste 8 etc. .

poste 1 poste 3 poste 5 poste 7 poste 9 .

* ***FINALE*** et ***PETITE FINALE :***

Le principe étant de réunir dans une ***FINALE***les **mieux classés** des ***SERIE 1*** et ***SERIE 2***, et dans une ***PETITE*** ***FINALE*** les **moins biens classés** des ***SERIE 1*** et ***SERIE 2***.

En cas de nombre total de pilotes **pair,** il y aura **autant** de pilotes qui iront en ***FINALE*** que de pilotes qui iront en ***PETITE FINALE***.

En cas de nombre total de pilotes **impair**, il y aura **un pilote en plus** qui ira en ***FINALE***.

Les grilles de départ de la ***FINALE*** et de la ***PETITE FINALE*** sont établies en fonction des résultats des ***SERIE 1*** et ***2***. Les 1ers de chaque série sont placés en première ligne (le 1er de la série 1 à gauche, le 1er de la série 2 à droite). Les 2èmes des séries 1 et 2 sont placés en deuxième ligne (le 2ème de la série 1 à gauche, le 2ème de la série 2 à droite). Et ainsi de suite.

1er série 2 2ème série 2 3ème série 2 4ème série 2 etc. .

1er série 1 2ème série 1 3ème série 1 4ème série 1 5ème série 1

Les répartitions des pilotes (en fonction du nombre de participants à la manche) entre ***SERIE 1*** et ***SERIE 2***, ainsi qu’entre ***FINALE*** et ***PETITE FINALE***, sont formalisées dans le tableau suivant :

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pilotes** | **SERIE 1**  30 min | **SERIE 2**  30 min | **FINALE**  30 min | | **PETITE FINALE**  30 min | | **Départage des pilotes** |
| **12** | 6 | 6 | Les 2 premiers de chaque série + les 2 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 6 | Les 6 autres participants | 6 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **13** | 7 | 6 | Les 2 premiers de chaque série + les 3 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 7 | Les 6 autres participants | 6 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **14** | 7 | 7 | Les 2 premiers de chaque série + les 3 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 7 | Les 7 autres participants | 7 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **15** | 8 | 7 | Les 2 premiers de chaque série + les 4 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 8 | Les 7 autres participants | 7 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **16** | 8 | 8 | Les 2 premiers de chaque série + les 4 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 8 | Les 8 autres participants | 8 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **17** | 9 | 8 | Les 2 premiers de chaque série + les 5 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 9 | Les 8 autres participants | 8 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **18** | 9 | 9 | Les 3 premiers de chaque série + les 3 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 9 | Les 9 autres participants | 9 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **19** | 10 | 9 | Les 3 premiers de chaque série + les 4 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 10 | Les 9 autres participants | 9 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **20** | 10 | 10 | Les 3 premiers de chaque série + les 4 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 10 | Les 10 autres participants | 10 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **21** | 11 | 10 | Les 3 premiers de chaque série + les 5 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 11 | Les 10 autres participants | 10 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **22** | 11 | 11 | Les 3 premiers de chaque série + les 5 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 11 | Les 11 autres participants | 11 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **23** | 12 | 11 | Les 3 premiers de chaque série + les 6 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 12 | Les 11 autres participants | 11 | \*Les meilleurs en nb de tour. |
| **24** | 12 | 12 | Les 3 premiers de chaque série + les 6 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 12 | Les 12 autres participants | 12 | \*Les meilleurs en nb de tour. |

\*Les meilleurs en nb de tour. Si égalité, le meilleur chrono.

Le **classement général de la manche** correspond au classement de la ***FINALE***, suivi du classement de la ***PETITE FINALE***.

# Si nombre de partants ≥25 et ≤30

Dans le cas où le **nombre de partants est compris entre 25 et 30, une manche se décompose en 6 phases distinctes,** d’une durée de **20min chacune :** 3 séries (appelées *«****SERIE 1****»,* ***« SERIE 2****»* et *«****SERIE 3****»*), une *«* ***FINALE****»,* une *«****PETITE FINALE*** *A»* et une *«****PETITE FINALE*** *B».*

Objectif : toujours rester sur 12 postes de pilotage (pour des raisons pratiques et d’espace).

* ***SERIE 1, SERIE 2 et SERIE 3 :***

La manche commence par trois séries de 20min chacune.

Cas d’un nombre total de pilotes **divisible par 3**: les pilotes sont répartis avec égalité entre les deux séries.

Autres cas:

-La ***SERIE 1*** comporte toujours un pilote de plus que la ***SERIE 2*** et la ***SERIE 3***.

-La ***SERIE 1*** etla ***SERIE 2*** comportent toujours un pilote de plus que la ***SERIE 3***.

**La composition des deux séries est tirée au sort. Il en va de même pour les postes de pilotage. La position des autos sur la grille de départ correspond à celle des postes de pilotage.** La grille de départ est matérialisée sur les deux voies centrales. Les autos d’une même ligne étant placées au même niveau. Le placement des autos se faisant toujours de la gauche vers la droite (C’est à dire : poste 1 en première ligne à gauche ; poste 2 en première ligne à droite ; poste 3 en deuxième ligne à gauche ; poste 4 en deuxième ligne à droite, etc.) :

poste 2 poste 4 poste 6 poste 8 etc. .

poste 1 poste 3 poste 5 poste 7 poste 9 .

* ***FINALE***, ***PETITE FINALE A*** et ***PETITE FINALE B:***

Le principe est de réunir dans une ***FINALE***les **mieux classés** des ***SERIE 1***, ***SERIE 2***et ***SERIE 3***;

Dans une ***PETITE* *FINALE A****,* les « **milieux de tableau** » des ***SERIE 1***, ***SERIE 2***et ***SERIE 3***;

Et dans une ***PETITE* *FINALE B****,* les **moins biens classés** des ***SERIE 1***, ***SERIE 2***et ***SERIE 3****.*

Les grilles de départ de la ***FINALE***, de la ***PETITE FINALE*** ***A*** et de la ***PETITE FINALE*** ***B*** sont établies en fonction des résultats des ***SERIE 1, 2*** et ***3, selon le modèle suivant :***

1er série 2 2eme série 1 2ème série 3 3ème série 2 etc. .

1er série 1 1er série 3 2ème série 2 3ème série 1 3ème série 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pilotes** | **SERIE 1** 20 min | **SERIE 2** 20 min | **SERIE 3** 20 min | **FINALE** 20 min | | **PETITE FINALE A** 20 min | | **PETITE FINALE B** 20 min | |
| **25** | **9** | **8** | **8** | Les 2 premiers de chaque série + les 3 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 9 | Les classés de 10 à 17 en nombre de tour \* | 8 | Les classés de 18 à 25 en nombre de tour \* | 8 |
| **26** | **9** | **9** | **8** | Les 2 premiers de chaque série + les 3 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 9 | Les classés de 10 à 18 en nombre de tour \* | 9 | Les classés de 19 à 26 en nombre de tour \* | 8 |
| **27** | **9** | **9** | **9** | Les 2 premiers de chaque série + les 3 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 9 | Les classés de 10 à 18 en nombre de tour \* | 9 | Les classés de 19 à 27 en nombre de tour \* | 9 |
| **28** | **10** | **9** | **9** | Les 2 premiers de chaque série + les 4 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 10 | Les classés de 11 à 19 en nombre de tour \* | 9 | Les classés de 20 à 28 en nombre de tour \* | 9 |
| **29** | **10** | **10** | **9** | Les 2 premiers de chaque série + les 4 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 10 | Les classés de 11 à 20 en nombre de tour \* | 10 | Les classés de 21 à 29 en nombre de tour \* | 9 |
| **30** | **10** | **10** | **10** | Les 2 premiers de chaque série + les 4 meilleurs suivants en nombre de tour \* | 10 | Les classés de 11 à 20 en nombre de tour \* | 10 | Les classés de 21 à 30 en nombre de tour \* | 10 |

Les répartitions des pilotes (en fonction du nombre de participants à la manche) entre ***SERIE 1, SERIE 2*** et ***SERIE 3,*** ainsi qu’entre ***FINALE, PETITE FINALE A*** et ***PETITE FINALE*** ***B***, sont formalisées dans le tableau suivant :

\*Les meilleurs en nb de tour. Si égalité, le meilleur chrono.

Le **classement général de la manche** correspond au classement de la ***FINALE***, suivi du classement de la ***PETITE FINALE A,*** puis de celui de la ***PETITE FINALE B***.

# Spécificités du système DaVic

La course se déroulera sous l’autorité de la direction de course. Si besoin et si possible, elle pourra être assistée par un ou deux superviseurs.

Les ramasseurs sont tenus de surveiller leur secteur et de faire appliquer le règlement de cet article tout au long de la course.

# Règles/Comportement

* **Il est interdit** de doubler volontairement en passant par les voies des stands et/ou Stop&Go.
* **Si deux voitures se suivent sur la même piste**, **toute poussette ou percussion est interdite** (**qu’elle entraîne ou non** la sortie de piste de la voiture poussée ou percutée).

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. C’est **le ramasseur en poste ou le superviseur** qui doit signaler s’il y a infraction ou non.

* **Il y a donc infraction dans le cas où a voiture percutée sort de piste, et n’a pas commis la première faute.** Dans ce cas, **le ramasseur en poste ou le superviseur doit signaler l’infraction à la direction de course** pour faire appliquer un Stop&Go.
* **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** pour faire appliquer un Stop&Go.
* Lorsqu’un pilote (« pilote 1 » dans les exemples ci-dessous) est **suivi et rattrapé** par un autre pilote (« pilote 2 » dans les exemples ci-dessous) se trouvant **sur la même voie**, **le pilote placé devant ne doit pas changer de voie** (sauf cas exceptionnels tels qu’une rentrée aux stands par exemple). **C’est au pilote qui rattrape l’autre de changer de voie et de doubler.** Pour faciliter la manœuvre, les pilotes concernés peuvent également se parler… (Pilote 2 : « Je vais tenter de te doubler » – Pilote 1 : « OK, je bouge pas. Par contre, bon courage… ». Ou encore : Pilote 1 : Attention, je vais changer de voie, je veux rentrer aux stands » - Pilote 2 : « OK, bien noté, je ne bouge pas, merci ! ».

Attention, le pilote 2 (plus rapide) à tout à fait le droit de choisir de rester derrière le pilote 1 (moins rapide) pour lui mettre « la pression », **à condition de rester propre dans son pilotage** (pas de poussette). Mais c’est un jeu risqué qui risque fortement de ce terminé par un stop & go pour le pilote 2…

* **Important :** Un Stop&Go reçu dans les 5 dernières minutes qui ne peut être effectué sera transformé en 2 tours de pénalité par la direction de course.
* **Tous les 5 Stop&Go, le pilote concernée se verra attribuer 10 tours de pénalité.**

Pour ces incidents de course, la direction de course et/ou le superviseur fera appliquer la pénalité. Tous les autres cas d’accidents **involontaires** sont considérés comme « faits de course », par exemple : un coup de portière dans un virage. **Il est évident que le caractère « involontaire » à toute son importance ici. Tout comportement antisportif pourra être sanctionné** (pénalité attribuée à la discrétion de la direction de course).

# Panne

Si une voiture tombe en panne, son pilote **doit immédiatement le signaler et localiser la voiture**, afin d’éviter les accidents. Un ramasseur ou le pilote devra enlever le plus vite possible la voiture en panne de la piste. Si la voiture ne peut pas être réparée simplement en bord de piste (fil arraché, pneu déjanté, etc.) comme décrit dans le *paragraphe 6 « Utilisation des autos/Interventions mécaniques»*, elle est enlevée, puis, une fois la réparation effectuée, la voiture est remise en piste dans la zone stand, conformément à la procédure d’entrée et de sortie de la voie des stands et de stop&go décrite ci-après.

# Procédure d’entrée/sortie de la voie des stands et du stop&go

L’entrée de la voie des stands et du stop&go sont communes.

Tout pilote désireux de s’arrêter à son stand doit le signaler à la direction de course, au ramasseur préposé à la voie des stands et du stop&go, et aux autres pilotes (surtout s’il est suivi de près par une autre voiture).

Le pilote doit alors rentrer dans le voie du stop&go et venir immobiliser sa voiture **avant la zone du stop&go** (zone de coupure électrique matérialisé par des zébra jaunes). Le ramasseur préposé à la voie des stands et du stop&go prend la voiture et la positionne dans la voie des stands (la voie des stands est parallèle à la voie des stop&go, à sa droite. Un muret sépare les deux voies). Dans le même temps, le pilote quitte son poste de pilotage et vient récupérer sa voiture.

Pour reprendre la piste, il doit reposer sa voiture dans la voie des stands. Il regagne son poste de pilotage et peut reprendre la piste **toujours en laissant la priorité aux voitures arrivant lancées sur la voie de course.** En revanche, **tout pilote qui quitte la voie des stands est prioritaire par rapport à un pilote qui voudrait quitter la voie des stop&go.**

# Pénalité/Stop&go

Tout stop&go doit être signalé par le ou les ramasseurs ayant constaté la faute **(et non par les pilotes !)**. En plus de leur rôle « habituel » de ramasseurs, ces derniers sont aussi « commissaires de piste » et doivent faire remonter à la direction de course toutes fautes constatées en course. **Ils doivent donc rester vigilants à tout ce qui se passe dans leur zone de ramassage.**

**C’est ensuite à la direction de course de statuer et de faire appliquer ou non le stop&go.** Si la fauter est avérée, la direction de course averti le pilote qu’il est attendu expressément dans la voie des stop&go. Au préalable, la direction de course s’assure que la voie des stop&go est bien libre (qu’un autres pilote n’est pas déjà en train d’effectué un stop&go ou de faire un arrêt au stand).

**Si un pilote doit effectuer un stop&go, la procédure à suivre est la suivante :**

A partir du moment où l’infraction est annoncée par la direction de course, le pilote a 5 tours pour regagner la voie des Stop & Go et venir immobiliser sa voiture sur la portion de piste réservée au stop&go (zone de coupure électrique matérialisé par des zébra jaunes).

Lorsque la voiture arrive dans la zone du stop&go, le feu vert passe au rouge et l’alimentation est coupée pour une durée de 10 secondes.

Au bout de 10 secondes d’arrêt, le feu rouge passe au vert signale, signalant au pilote qu’il peut repartir.

**Attention, tout pilote quittant la voie des stop&go doit laisser à la fois la priorité aux autos quittant la voie des stands et aux voitures arrivant lancées sur la voie de course.**

Si le pilote passe trop vite et réussi à éviter la coupure électrique, il devra effectuer un nouveau Stop&Go.

**Si le pilote ne s’est pas arrêté au bout de 5 tours (sauf cas de force majeur), une pénalité de 5 tours peut lui être infligée en plus du stop&go.**

**Le directeur de course est seul autorisé à donner et faire respecter cette pénalité.**

***Récapitulatif des sanctions***

|  |  |
| --- | --- |
| **Comportements « antisportifs »** | **Pénalités (A l’appréciation du directeur de course)** |
| Non-respect des ramasseurs | -1er avertissement  -2ème avertissement: un stop&go,  -3ème avertissement: 20 tours de pénalité,  -Exclusion du pilote fautif possible |
| Incident de course Davic (poussette,  changement de voie + sortie, …) | -1 Stop&Go |
| Tous les 5 Stop&Go | -10 tours de pénalité |

# Sorties de piste – Ramassage

Les pilotes, lorsqu’ils ne pilotent pas et **que c’est nécessaire** (si nombre de pilotes restreint), **doivent s’occuper d’un poste de ramassage.**

En cas de sorties de piste, le ramasseurs doivent remettre les voitures en piste, **sur les voies extérieurs**, **dans la zone de la sortie**.

Une remise en piste ne doit pas occasionner de gêne pour les autres concurrents. 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 et répété 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 :

* dans le cas de sortie simultanée de plusieurs voitures mais indépendante les unes des autres, la première sortie soit remise en priorité
* dans le cas d’une voiture victime car sortie par une autre voiture, la victime soit remise en premier

Les ramasseurs sont priés d’effectuer leur travail avec le plus de rigueur, d’efficacité et d’objectivité possible.

**Il est interdit de poser de la nourriture ou des boissons sur le bord de piste, pupitre de pilotage, meuble de direction de course, etc.**

Les pilotes sont priés de rester courtois entre eux et envers les ramasseurs. Ils ne doivent pas hurler sur les ramasseur pour leur signaler une sortie, ni leur manquer de respect.

Suite à une sortie de piste, **uniquement dans le cas leur voiture reste immobilisée en pleine trajectoire**, ils doivent signaler l’emplacement de leur voiture (sans hurler) aux autres pilotes et au ramasseur en place. Ainsi, les pilotes sauront **qu’ils devront ralentir dans la zone signalée**, et ainsi, le sur-accident pourra peut-être être évité.

**Si un pilote arrive sur une voiture arrêté en plein milieu de sa voie**:

-soit il sait qu’il peut s’arrêter sans que cela ne gêne les autres pilotes (il les prévient quand même), le temps que le ramasseur intervienne ;

-soit il doit fortement ralentir (**toujours prévenant les autres pilotes**), venir « soigneusement » au contact de la voiture arrêter, accélérer doucement pour essayer de dégager l’auto de la trajectoire de course, puis, une fois le voie dégagée reprendre son rythme normal. Il va de soit qui si suite à cette manœuvre, les deux autos reste « accrochées », le pilote devra stopper sa course à proximité d’un poste de ramassage.

De même, lorsqu’une voiture sort dans un endroit difficile d’accès et peu visible (par exemple sous le pont), ou lorsque le ramasseur n’a pas vu la sortie de piste par manque d’attention, le pilote peut alerter le ramasseur d’une voix forte mais sans agressivité.

En cas de besoin (par exemple un ramasseur en difficulté suite à un nombre important de sorties de piste simultanées à son poste) la direction de course peut couper l’alimentation de la piste jusqu’à la remise en piste de la voiture. Les ramasseurs peuvent également demander une coupure électrique en demandant d’une voix forte mais non agressive : **« SUSPENSSION ».**

A défaut les sanctions suivantes seront prises par la direction de course :

* 1er avertissement
* 2ème avertissement : un **stop&go**
* 3ème avertissement : **20 tours** de pénalité
* Exclusion possible du pilote fautif

# Intervention sur la puce DaVic

Quand un pilote a un problème sur la puce DaVic, la procédure à suivre est la suivante :

* Prévenir la direction de course qui notera l’heure et le nombre de tour du pilote.
* Changer la puce sous surveillance d’un commissaire technique responsable du stand de réparation (aucune autre intervention sur la voiture n’est autorisée !)
* Reprendre la course.
* Tester la puce défectueuse par une personne habilitée.

Si la puce est bien déclarée défectueuse, des tours seront rendus au pilote concerné suivant un calcul prenant en compte :

-soit la durée de l’arrêt et le temps moyen au tour du pilote calculé sur les trente derniers tours effectués par le pilote avant l’arrêt ;

-soit le classement du pilote et l’écart avec le pilote précédent avant le changement de puce.

Si la puce est déclarée « OK », aucun tour ne sera rendu.

# Neutralisation de la course

Cette phase de course peut servir à l’entretien de la piste et à la permutation des ramasseurs.

**CINQ minutes avant la neutralisation, la voie des stands sera fermée (annonce faite par la direction de course).**

Au moment de la neutralisation, la direction de course compte à rebours 5 secondes et coupe l’alimentation du circuit. Toutes les voitures sont alors considérées comme étant en parc fermé (aucune intervention n’est autorisée), et aucun changement de poignée (sauf panne franche) n’est autorisé. **Les interventions en cours sur les voitures au stand doivent être stoppées durant tout le temps de na neutralisation.**

Lorsque que la neutralisation est sur le point de se terminée, la direction de course compte à rebours 5 secondes et remet l’alimentation du circuit. La course reprend.

# Utilisation des autos/Interventions mécaniques

Un pilote n’a le droit de courir le championnat qu’avec **un seul modèle de voitures**.On entend par « modèle de voiture » le type de carrosseries utilisé. Si un pilote a choisi une Porsche 962C KH, le nombre de carrosseries/châssis/berceau moteur/etc. de Porsche 962C KH qu’il pourra utiliser n’est pas limité.

**Si un pilote rencontre un problème technique sur son auto durant la course, il doit essayer de réparer**. **Il ne peut pas poser tout de suite en piste un mulet de remplacement.**

**Toutefois**, l’utilisation d’un **mulet est possible mais conditionnée**, et non sans conséquence sur le classement final du pilote sur la manche (voir ci-après).

"En cas de **problème mécanique**, le pilote concerné **informe la direction de course.** Il **est** **autorisé à « mécaniquer »** **pendant les phases de manche où il court et, si l'effectif le permet (si le nombre de ramasseurs est suffisant), pendant les phases de manche où il ne court pas.**

Les interventions mécaniques doivent avoir lieu: soit au niveau de la table technique/du parc fermé (si l'intervention est simple telle que redresser une tresse, remettre un fil débranché, remboîter le châssis, un guide, remettre un pneu déjanté, etc.), soit au niveau de la caisse personnelle du pilote (si l'intervention est plus compliquée telle que changer la puce, recoller une jante, réparer l’aileron, etc.).

En dehors des phases de course d’un pilote, et si aucune intervention mécanique (autorisée par la direction de course) n'est en cours, sa voiture est considérée sous régime de parc fermé. **Elle doit être placée dans le parc fermé situé à la table technique."**

Sauf en cas de panne avéré, **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 même zone stand** (voir paragraphe *4.3. Procédure d’entrée/sortie de la voie des stands et de stop & go).*

**Seront tolérés**, **en bordure de piste**, par un ramasseur, les **interventions visant à remettre en état de roulage une voiture par simple manipulation de ses éléments** (Par exemple : redresser une tresse, remettre un fil débranché, remboîter le châssis, un guide, un axe ou l’aileron, remettre un pneu déjanté, etc.)

**Toutefois**, un ramasseur pourra réaliser ces opérations **sous réserve de ne pas interrompre/perturber ses actions normales de ramassage.**

**Si vraiment, la panne s'avère trop importante et non réparable dans un temps raisonnable, le pilote est autorisé à utiliser un mulet pour terminer la manche** (Décisions laissée à l’appréciation de la direction de course).

**Cependant**, **son classement à l’issue de la manche ne sera pas pris en compte (il ne marquera pas de point à l’issue de la manche).**

Le mulet en question pourra être un autre modèle que celui de la voiture principale utilisée par le concurrent depuis le début du championnat, **mais ce sera forcément un modèle autorisé au championnat et conforme au règlement technique.** Le but étant de permettre au pilote malheureux de continuer à rouler malgré tout.

**Pour réaliser toutes opérations de graissage, huilage, nettoyage des tresses, réglage divers**, (etc.), tout pilote doit venir récupérer sa voiture dans la voie des stands. Il devra ensuite reprendre la piste depuis cette même voie des stands. (voir paragraphe *4.3. Procédure d’entrée/sortie de la voie des stands et de stop & go).*

# Classement général du championnat

A la suite du classement final, les pilotes se verront attribuer des points au championnat en fonction du barème suivant :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Classement de la manche | Points attribué | Classement de la manche | Points attribué |
| **1 er** | 25 points | **13 ème** | 11 points |
| **2 ème** | 23 points | **14 ème** | 10 points |
| **3 ème** | 21 points | **15 ème** | 09 points |
| **4 ème** | 20 points | **16 ème** | 08 points |
| **5 ème** | 19 points | **17 ème** | 07 points |
| **6 ème** | 18 points | **18 ème** | 06 points |
| **7 ème** | 17 points | **19 ème** | 05 points |
| **8 ème** | 16 points | **20 ème** | 04 points |
| **9 ème** | 15 points | **21 ème** | 03 points |
| **10 ème** | 14 points | **22 ème** | 02 points |
| **11 ème** | 13 points | **23 ème** | 01 point |
| **12 ème** | 12 points | **24 ème** | 00 point |