Championnat de France Digital 2026/7

Corvette C8 GT3 NSR

Règlement Sportif

Version 1 (datée du 29/07/2027)

Modifications pour 2026/27 surlignée en jaune, version pour relecture



TABLE DES MATIERES

1 REGLE FONDAMENTALE 3
2 Modalités de participation au championnat 3
3 Planning du championnat 4
4 Déroulement d'une manche 4
5 Essais qualificatifs 6
6 Départ et déroulement de l'épreuve 7
7 Pilotage 8
8 Suspension de la course 9
9 Direction de course 9
10 Conformité / Contrôle Technique 10
11 Pannes / Interventions mécaniques / Non-conformités 11
11.1 Pendant les essais libres : 11
11.2 Pendant les essais qualificatifs: 11
11.3 Pendant la course : 12
11.4 Pièces de rechange 12
11.5 Intervention sur la puce DaVic 13
12 Spécificités du système DaVic 14
12.1 Règles/Comportement 14
12.2 Pénalité/Stop&go 15
12.3 Sorties de piste – Ramassage 15
13 Classement d'une manche / Attribution des points 18
14 Vainqueur 19

1 REGLE FONDAMENTALE

Tout ce qui n'est pas mentionné et autorisé dans ce présent règlement est strictement interdit.

2 MODALITES DE PARTICIPATION AU CHAMPIONNAT

Le CFD132 est ouvert à toutes équipes composées de 2 à 5 pilotes.
La capacité d'accueil par manche est de 15 équipes pour chaque manche (12 sur dossier + 3 équipes « locales » préinscrites par le club hôte).

Pour s'inscrire à une/deux/trois ou les quatre manches du championnat, il vous suffit de remplir le bulletin d'engagement ci-joint et d'effectuer un virement ou Paypal selon les modalités du bulletin d'inscription.
L'engagement ferme d'une équipe pour l'ensemble de la saison est de 300 €.

Les engagements seront validés par retour via un courriel.
Les 12 premiers inscrits sur la totalité du championnat seront retenus en priorité, les suivants sur liste d'attente.

Les droits d'inscription couvrent la fourniture des pneus, d'un moteur, ainsi que la fourniture des trophées de fin de saison.

Chaque équipe devra confirmer les noms des pilotes de chaque manche 30 jours avant la date de la manche.

Les pilotes de l'équipe seront inscrits d'office au repas du samedi soir. Si une équipe ne souhaite pas dîner avec ses amis sloteurs, ce sera à préciser au plus tard deux semaines avant la date de la manche directement au club hôte. Le montant du repas du samedi soir sera communiqué en amont par chaque club organisateur.

Une équipe dont l'engagement aura été validé et qui déclare forfait à moins de 30 jours de la manche devra trouver une équipe de remplacement sous réserve de perdre ses droits d'inscription. Une équipe absente d'une manche pourra être remplacée pour l'ensemble du championnat.

Un reversement par le club organisateur de 50 € par course sera effectué pour rétribuer en fin de saison :

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

Toute équipe s'inscrivant, ne serait-ce qu'à une manche du championnat, s'engage à respecter les règlements Technique et Sportif du championnat. TOUS COMPORTEMENTS ANTI-SPORTIFS ET MANQUES DE RESPECT SONT A BANIR

3 PLANNING DU CHAMPIONNAT 2026-27

Le championnat comportera 4 manches, dont le planning est le suivant :

- **Manche 1** à **Caudan** (Caudan- Carrera/DaVic) les 21-22 Novembre 2026
- **Manche 2** au **SRCB** (Charleroi – Carrera/DaVic) les 14-15 Mars 2027
- **Manche 3** à **Sens** (Sens- Ninco/DaVic) les 29-30 Mai 2027
- **Manche 4** au **SRC** (Le Mans – Ninco/DaVic) les 11-12 septembre 2027
- **Manche 5** au **NCPC** (Neuvic – Carrera/DaVic) les 20-21 Novembre 2027

4 DEROULEMENT D'UNE MANCHE

L'épreuve commence le vendredi à 18h00.

VENDREDI

- **17h30 : accueil des équipes**
- **18h00 - 20h00 EL 1** poste de pilotage communiqué au préalable par le club hôte
- **20h00 - 22h00 EL 2** Essais libres 2, (+7 pour les postes de pilotages)

SAMEDI

- **7h30 : accueil des équipes** ; Attribution des postes de pilotage selon tirage au sort (communiqué au préalable par le club hôte), distribution des moteurs de course.
- **8h00-9h00 : EL 3** essais libres 3 utilisation de mulet possible (voitures idem CDF). Poste de pilotage des qualifs.

- **9h00-10h00 : Contrôle technique**

- **10h10-10h25 : essais qualificatifs** Q1 15min à 15 équipes
- **10h30-10h40 : essais qualificatifs** Q2 10min à 10 équipes
- **10h45-10h50 : essais qualificatifs** Q3 5min à 5 équipes

- **11h10-11h20 : Warm-Up** 10 minutes avec les pilotes qui prennent le départ. Postes de pilotage choisis à l'issue des Qualifs.

- **11h30-14h30 : Course C 1** (180 minutes ou 3 heures) Poste de pilotage idem Warm-up.

- **14h45-20h45 : Course C 2** (360 minutes ou 6 heures, coef 1.5). Poste de pilotage idem C1.

- **21h00 : pause apéro/dîner**

DIMANCHE

- **6h45-7h30 : Petit déjeuner**
- **8h00-12h00 : Course 3** (C3 = endurance 4H) Poste de pilotage de la veille décalé de 7 postes.
- **12h15-12h45 : course 4** (C4 = sprint 100 tours le plus vite possible 1pilote par équipe).
- **13h00 : classement final de la manche** selon la totalité des points distribués et **remise des prix**

La validité technique des voitures est permanente car suivie à la table technique depuis le parc fermé initial.
A la fin de la dernière course, les trois premières voitures seront contrôlées (moteur marqué, largeurs de voies et masse de la coque sans vis).

Précisions sur le déroulement de certaines phases :

- Pour la séance d'**EL1**, les **postes de pilotage sont tirés au sort**.
- Pour la séance d'**EL2**, 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 pistes les moins favorables (selon préconisation de la direction de course)
- Un concours de peinture de carrosserie sera organisé et récompensé par le club hôte pendant le parc fermé du contrôle technique.

5 ESSAIS QUALIFICATIFS

Les essais qualificatifs se déroulent en 3 séances avec 1 pilote différent de l'équipe par séance. Le choix des pilotes sera précisé dès le contrôle technique (cf feuille en annexe).

- **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 choix de poste de pilotage selon l'ordre d'arrivée de Q 2 (le meilleur temps choisit en premier etc…).

Distribution des points selon l'ordre d'arrivée des équipes à la fin de chaque Qualif. Si moins de 15 équipes sont engagées, les équipes seront réparties dans les trois qualifs de manière arithmétique et proportionnée. Par exemple 10 divisé par 3 fera 4+3+3. D'abord en Q1 puis en Q2 pour les cas de division ne tombant pas juste.
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).

Le résultat de cette séance qualificative détermine également :

- **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 la première journée de la course dans l'ordre inverse de la grille** (dernier temps = premier choix, etc…), selon feuille donnée au contrôle technique (voir annexe).

Les postes de pilotages seront décalés de 7 places pour la journée de Dimanche

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 antisportive peut entraîner, après une récidive, la suspension du pilote pour le reste de la séance qualificative. Les équipes qui n'auraient pas pu effectuer de tour chronométré partiront en fin de grille**.**
Les voitures des équipes éliminées de Q1 et Q 2 vont en parc fermé.

6 DEPART ET DEROULEMENT DE L'EPREUVE

PROCEDURE DE DEPART :

Pour la première course, les voitures seront d'abord mises en place dans la zone des stands, selon les résultats des qualifications.
Le pilote qui prend le départ de la course 1 est aussi celui qui fait le warm-up.
Les pilotes rejoindront tranquillement la grille les uns après les autres pour valider le bon fonctionnement de leur auto et de leur poignée.
Le directeur de course en profitera pour faire une présentation rapide du pilote et de l'équipe. Le directeur de course placera (ou fera placer) 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 (**faux départ**) 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.

Pour les courses suivantes, Les autos seront mises en grille directement selon le classement de la course précédente

Rappel :

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 notamment 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 au classement (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 (un test de poignée est conseillé au préalable).

7 PILOTAGE

Le temps de pilotage doit respecter une durée minimum de 45' par pilote par course. Chaque équipe devra réaliser 2 arrêts par course minimum, avec ou sans changement de pilote. Chaque arrêt devra respecter une durée minimum, déterminée par la direction de course, selon le temps estimé pour un changement de pilote. Le contrôle du temps d'arrêt au stand reviendra à l'équipe présente à la table technique.
L'objectif est de ne pas donner d'avantages aux équipes de 2 pilotes vs celles de 3.

Les changements de pilotes se font selon la règle suivante :

- **l**e 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 :

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

Une intervention peut avoir lieu sur l'auto de l'équipe durant le changement de pilote. A chaque départ de course, l'équipe peut décider de changer de pilote de la fin de la course précédente.

8 SUSPENSION DE LA COURSE

Cette phase de course peut être prévue pour éventuellement servir à l'entretien de la piste.
Au moment de la neutralisation, la direction de course compte à rebours 5 secondes et coupe l'alimentation du circuit. Lorsque que la neutralisation est sur le point de se terminer, la direction de course compte à rebours 5 secondes et remet l'alimentation du circuit. La course reprend.

Mais elle peut également avoir lieu de façon inopinée, à la demande des ramasseurs ou des superviseurs (cf §11.3 Sorties de piste – Ramassage). Dans ce cas, il y aura uniquement un compte à rebours de 5 secondes au moment de remettre l'alimentation du circuit (pas avant la coupure, du fait du besoin urgent de suspendre la course !).

Pendant une interruption de la course :

- **Les interventions en cours sur les voitures au stand peuvent continuer, mais il est interdit d'intervenir sur les voitures restées en piste.**
- **Aucun changement de poignée** (sauf panne franche) **n'est autorisé (car il pourrait y avoir gêne si la course reprend rapidement)**. Toutefois, si une équipe est en panne de poignée, sa voiture pourra être mise en zone de sécurité afin de permettre au pilote ce changement de poignée, puis retour en piste après un test rapide sur la zone neutre, ou dans les mains d'un ramasseur voiture levée à l'arrière).

9 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 technique dans un esprit sportif. Les ramasseurs sont responsables de la surveillance de leur zone de ramassage et peuvent signaler à la direction de course, les faits de course sur l'ensemble du circuit.

La direction de course aura la charge de contrôler et de valider les déclarations de Stop&Go des ramasseurs. Si le nombre d'équipe est suffisant par rapport au nombre de poste de ramassage, le contrôle des stop &go sera du ressort d'un ou deux superviseurs en complément du rôle des ramasseurs sous couvert de la direction de course. 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 uniquement par un pilote d'une équipe inscrite, 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.

10 CONFORMITE / CONTROLE TECHNIQUE

Les équipes présenteront leur voiture au contrôle technique à partir de 11H00 toutes les 10 minutes selon l'ordre d'appel de la direction de course.
Une voiture présentée en retard sera contrôlée pendant les essais chronométrés et prendra le départ des qualifs 5 minutes après les autres.
Les voitures seront présentées ouvertes, sans pneus sur le train arrière, châssis marqué du nom de l'équipe.
Le contrôle sera effectué par 2 **contrôleurs obligatoirement de clubs différents**.

Les voitures devront être en conformité à leur présentation au contrôle. Si une infraction est constatée, la remise en conformité peut se faire pendant le temps du contrôle technique.

Si celle-ci est impossible, alors des pénalités seront appliquées :

- Tout éléments manquant sur la carrosserie, en dehors de ceux permis, se verront sanctionnés de 1gr supplémentaire par élément, situé dans la zone lest.
- Référence de pièce non conforme avec apport de performance (Ex : guide non autorisé ; axe creux etc…) application d'une pénalité de 20 tours.
- Modification irréversible touchant à l'intégrité du kit et au montage prévu : l'équipe disputera l'épreuve hors classement

Par ailleurs, à tout moment de l'épreuve, la conformité des voitures pourra être vérifiée :

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.

Ex : pièce manquante type aileron ou enjoliveur.

Si la non-conformité apporte un gain, alors l'équipe pourra être sanctionnée de 1tr par min de course disputé et devra remettre en conformité la voiture sans délai.

Ex : changement par des pièces non référencées après le contrôle technique (guide, transmission etc…)

En cas de litige, seul le directeur de course sera habilité à prendre une décision.

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 sans compensation de temps de course (pas de pause à l'ordinateur).

Les poignées sont de modèle et marque libre, sans composants électroniques incompatibles avec le système DaVic. Le raccordement des poignées est de type XLR, DS Racing ou fiches bananes sur les pistes pour l'alimentation. 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, en se penchant ou en levant le bras pour indiquer sa voiture par exemple, en ayant une casquette…).

Les seules puces DaVic autorisées sont celles de la génération 3 (V3). Tous les types de puces sont autorisés, y compris la F 1 plus compacte. Des connecteurs type « tulipe » pourront être 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. La puce peut être branchée en direct (au risque pour l'équipe concernée, en cas de panne) ou par connecteurs libres. Des puces pourront être fournies par l'organisation sur demande, avec frein et courbe de puissance réglables (selon les pistes). Les puces personnelles sont autorisées pendant tout le week-end. L'emplacement de la puce est libre à l'intérieur de la voiture uniquement sur le châssis ou berceau moteur.

11 PANNES / INTERVENTIONS MECANIQUES / NON-CONFORMITES

Si une équipe estime que son moteur a un rendement insuffisant pendant les essais libres, elle pourra en acheter un autre et un seul qui lui sera vendu, et il sera donné en échange du premier. Selon stock disponible à la direction de course. **Seuls les moteurs fournis et marqués par l'organisation sont autorisés pendant les qualifications 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 même zone stand.

11.1 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, etc.

11.2 PENDANT LES ESSAIS QUALIFICATIFS:

Toutes les réparations et nettoyages **nécessitant produit et/ou outils** devront obligatoirement être effectués dans le stand commun à toutes les équipes (aussi appelé « table technique ») en prenant la voiture qui a été préalablement immobilisée dans la voie des stands par le pilote. Toutes les pièces de rechange (cf ci-après) et les outils de chaque équipe seront conservés à cet endroit dans la boite attribuée à chacune des équipes avant le contrôle technique.

Seuls les moyens fournis par l'organisation (gomme nettoyante, stylo à tresses, brosse adhésive, etc.) **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.

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

- 1ère anomalie : 1 Drive-Trough (passage dans les stands sans s'arrêter)
- 2ème anomalie : 1 Stop & Go (passage au Stop and Go)
- 3ème anomalie : exclusion momentanée du pilote fautif de la course (changement de pilote obligatoire pour l'équipe concernée). Le pilote ne reprendra la course qu'après validation auprès de la direction de course.

11.3 PENDANT LA COURSE :

Mêmes règles d'entretien et de réparation que durant les qualifications, mais avec des sanctions différentes en cas d'infraction :

Chaque infraction à ces règles sera sanctionnée par :

- 10 tours de pénalité (la première fois) ;
- 15 tours de pénalité les fois suivantes.

Seront tolérées, en bordure de piste, par un ramasseur ou par un membre de l'équipe, les interventions visant à remettre en état de roulage une voiture par simples et rapides manipulations de ses éléments : redresser une tresse, remboîter le châssis ou le guide, remettre un pneu déjanté.
Un ramasseur est autorisé à réaliser ces opérations sous réserve de ne pas interrompre ou perturber les actions normales de ramassage.

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 de la piste la voiture en panne. Si la voiture ne peut pas être réparée simplement en bord de piste (fil arraché, pneu déjanté, etc.), elle est enlevée, puis, une fois la réparation effectuée, la voiture est remise en piste dans la voie des stands.
En dehors des phases de course, les autos sont sous régime de parc fermé. C'est-à-dire qu'aucune intervention mécanique ne peut avoir lieue entre celles-ci.

11.4 PIECES DE RECHANGE

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) :

- Châssis = 1 (Complet sans moteur ni pneus AR).
- Support moteur = nombre libre
- Jantes et pneus AV = 1 paire

- Jantes AR = 3 paires
- Pignon = nombre libre
- Axe = nombre libre
- Couronne = nombre libre
- Guide = nombre libre (avec tresses et connectique si nécessaire)
- Pneus arrière = 3 paires distribuées lors des 3 courses, à discrétion des chefs d'équipes. **Lors d'un changement de pneus, ceux-ci seront installés sur une paire de jantes dans les stands et impliquera un changement de roues complètes sur la voiture.** En cas d'infraction à cette régle 15trs de pénalités seront appliqués.
- Carrosserie = 1 (Similaire en décoration à celle déjà utilisée). L'utilisation de cette carrosserie de secours entraînera une pénalité d'un quart d'heure d'immobilisation de la voiture dans les stands ou un forfait de 50 tours (au choix de l'équipe).
- Tresses = illimitées, marque libre
- Autres pièces = illimitées, marque et provenance libre

11.5 INTERVENTION SUR LA PUCE DAVIC

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 défaut avéré d'un poste de pilotage (commande d'aiguillage ou perte de puissance de la piste depuis le poste incriminé) une commission composée d'un membre du club organisateur + un membre de l'organisation du CDF + un capitaine d'une équipe tiers tiré au sort, décidera du préjudice et ajoutera un nombre de tours cohérent en rapport avec les tours perdus par l'équipe pénalisée. Le nombre de tours devra être ajouté dès que possible pour rendre l'information en temps réel dans le classement de la course.

12 SPECIFICITES DU SYSTEME 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.

12.1 REGLES/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. C'est **le ramasseur en poste ou le superviseur** qui doit signaler les infractions constatées en piste. Et **c'est uniquement la direction de course qui décide d'appliquer ou non une pénalité.**
- **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** qui appliquera un Stop&Go à l'équipe fautive.
- **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** qui appliquera un Stop&Go à l'équipe fautive.
- **Dans le cas d'aiguilles « automatiques"** (entendez par là des aiguilles en permanence fermées, qui vous ramènent automatiquement, sans que vous n'ayez besoin d'aiguiller, sur la voie d'à côté (Exemple : sortie des stands ou de la voie de Stop & Go, fin de voies de ramassage)), **le pilote qui s'apprête à prendre l'aiguille doit toujours laisser la priorité aux autos arrivant lancées sur la voie de course** (quitte même à s'immobilier quelques instants juste avant l'aiguille pour laisser passer).
- 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… (à condition que les deux pilotes en question ne soient pas trop éloignés au niveau des postes de pilotage et que ça ne vienne pas troubler les autres pilotes et/ou la direction de course).

Exemple : Pilote 2 : « Je vais tenter de te doubler » – Pilote 1 : « OK, j'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, moi j'bouge pas, merci ! ».

Attention, le pilote 2 (plus rapide) a 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 se terminer par un stop & go pour le pilote 2…

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 » a toute son importance ici. Tout comportement antisportif pourra être sanctionné (pénalité attribuée à la discrétion de la direction de course).

12.2 PENALITE/STOP&GO

Toute infraction 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 les 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 la pénalité (généralement un Stop & Go). Si la faute est avérée, la direction de course avertit 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).

<u>Si un pilote doit effectuer un stop&go, la procédure à suivre est la suivante :</u>

A partir du moment où l'infraction est annoncée par la direction de course, le pilote a 10 tours pour se rendre dans la voie des Stop & Go.
Une fois dans la voie des Stop & Go, la procédure à suivre peut différer d'un circuit à l'autre (simple « drive-through » en dehors du comptage (=tour non compté), immobilisation de 10s de la voiture dans une zone de coupure électrique, etc.). Lors de chaque manche, la direction de course précisera les modalités du Stop & Go lors du briefing d'avant courses.

La direction de course est seule autorisée à donner et faire respecter cette pénalité.
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, s'il n'a pas le temps de s'y rendre, 1 tour lui sera décompté après l'arrivée.

12.3 SORTIES DE PISTE – RAMASSAGE

Un 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 auront un premier poste de ramassage lors des essais libres 1. Ce poste changera d'un cran pour les essais libres 2. Puis en course, toutes les 2 heures, changement d'un cran également. (seuls les postes de direction de course, de surveillance de Stop&Go et de « table technique » peuvent être attribués d'office et ce pour toute la durée des courses à des équipes plus expérimentées).
Pour les rotations de poste de ramassage, 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 ».

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

- 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 devra quitter son poste pour aller ramasser.**

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

<u>A défaut de courtoisie des pilotes envers les ramasseurs, les sanctions suivantes seront prises par le directeur de course :</u>

- 1er avertissement verbal
- 2ème avertissement : un stop&go
- 3ème avertissement : 10 tours de pénalité
- Exclusion du pilote fautif pour une durée de 15 minutes minimum

En cas de sorties de piste, les ramasseurs doivent remettre les voitures en piste, **sur la ou les voies réservées au ramassage** (généralement les piste extérieurs), **dans la zone de la sortie** (des instructions vous seront données par la direction de course durant le briefing d'avant course).

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 arrêtée, 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 soi que si suite à cette manœuvre, les deux autos restent « accrochées », le pilote devra stopper sa course à proximité du poste de ramassage le plus proche.

De même, lorsqu'une voiture sort dans un endroit difficile d'accès et peu visible (par exemple sous un 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 : **« SUSPENSION ».** Notez que certains circuits sont équipés de coupures électriques déportées au niveau de certains postes de ramassage dits « sensibles » (c'est le cas au SRC-LeMans par exemple). L'utilisation de ces coupes circuit déportés est régie par des règles qui vous seront présentées par la direction de course lors du briefing d'avant course.

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

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

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 sorties simultanées de plusieurs voitures mais indépendante les unes des autres, la première voiture sortie soit remise en priorité
- dans le cas d'une voiture victime car sortie par une autre voiture déjà sortie, la « victime » soit remise en premier.

12.4 ARRET AU STAND PENDANT LA COURSE

Comme précisé dans l'article 7, chaque équipe doit effectuer 3 arrêts au stand minimum par course, avec ou sans changement de pilotes. **La durée d'un arrêt est fixée à une durée minimum de 25s.**

- dans le cas d'un non-respect de celle-ci, une pénalité de 5 tours sera appliquée à l'équipe fautive.
- dans le cas d'un non-respect du nombre d'arrêts minimum, la pénalité est de 10 tours

13 CLASSEMENT D'UNE MANCHE / ATTRIBUTION DES POINTS

Le barème d'attribution des points à l'arrivée des manches est le suivant :

Qualifications et sprint de 100trs :

Classement de la manche	Points attribué	Classement de la manche	Points attribué
1 er	30 points	**9 ème**	8 points
2 ème	27 points	**10 ème**	6 points
3 ème	24 points	**11 ème**	4 points
4 ème	21 points	**12 ème**	3 points
5 ème	18 points	**13 ème**	2 points
6 ème	15 points	**14 ème**	2 points
7 ème	12 points	**15 ème**	1 point
8 ème	10 points		

Toutes autres Manches (4h)

Classement de la manche	Points attribué	Classement de la manche	Points attribué
1 er	60 points	**9 ème**	16 points
2 ème	54 points	**10 ème**	12 points
3 ème	48 points	**11 ème**	8 points
4 ème	42 points	**12 ème**	6 points
5 ème	36 points	**13 ème**	4 points
6 ème	30 points	**14 ème**	4 points
7 ème	24 points	**15 ème**	2 points
8 ème	20 points		

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

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 % de la durée de la course, la totalité des points du barème normal sera attribuée.
- Si une équipe abandonne lors d'une des 4 courses d'une manche, elle devra assurer son ramassage jusqu'à la fin de la course ou du week-end.

14 VAINQUEUR

Est déclaré vainqueur de chaque course, l'équipe ayant réalisé le plus grand nombre de tours avec sa voiture à l'issue du temps de course écoulé, sauf la qualification qui se décide au meilleur chrono et le Sprint qui se déroule au premier arrivé après 100 Tours. Toutefois le vainqueur du Grand Prix ou de la manche 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. Enfin on départagerait au nombre de tours cumulés sur la saison si l'égalité subsistait encore.