



19^{ème} 24 H de Neuvic

23 - 24 -25 Juin 2023

Règlement Sportif

Version du 24/04/23



<https://ncpcslot24.jimdofree.com>

Des nouvelles des 24 H de Neuvic !

A ce jour, 10 équipes sont inscrites pour cette 19^{ème} édition :

- 2 équipes italiennes*
- 2 équipes anglaises*
- 1 équipe franco-belge*
- 5 équipes françaises*

Devant la difficulté de réunir un plateau de 24 équipes, nous limitons les inscriptions à 15 équipes pour cette compétition d'endurance.

Seule la piste « mythique » Carrera sera utilisée.

TABLE DES MATIERES

1	REGLE FONDAMENTALE	3
2	MODALITES DE PARTICIPATION aux 24 H de Neuvic en digital DaVic	3
3	DEROULEMENT ET DEPART DE L'EPREUVE	4
4	PILOTAGE	5
5	DIRECTION DE COURSE	5
6	CONFORMITE DES POIGNEES	6
7	PANNES / INTERVENTIONS MECANIQUES / NON-CONFORMITES	6
8	SPECIFICITES DU SYSTEME DAVIC	8
9	REGLES ET COMPORTEMENTS	8 à 11

1. REGLE FONDAMENTALE

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

2. MODALITES DE PARTICIPATION aux 24 H de Neuvic en digital DaVic

Les 24H sont ouvertes à toute équipe composée de 4 à 6 pilotes.

La capacité d'accueil est de *15 équipes* exclusivement sur le circuit Carrera.

Pour une équipe, il vous suffit de remplir le bulletin ci-joint et le retourner accompagné d'un chèque d'inscription de 120 € à l'ordre de « NCPC » ou d'établir un virement à l'ordre du « NCPC » (IBAN joint sur demande).

Les Bulletins sont à envoyer par courriel à l'adresse suivante : ncpcslotneuvic@gmail.com

Les Chèques sont à envoyer à : NCPC chez Alain Laurent 276 chemin Beausoleil 24110 Grignols

Les engagements seront validés par retour via un courriel.

Les 15 premières équipes inscrites seront retenues en priorité, les suivantes seront sur liste d'attente.

Les droits d'inscription couvrent la fourniture des pneus pour la course et d'un moteur

Les Chèques seront encaissés 30 jours avant l'épreuve.

Chaque équipe devra confirmer les noms des pilotes 30 jours avant la date des 24H.

Toute équipe inscrite s'engage à respecter les règlements technique et sportif. Tout comportement antisportif et manque de respect sont à bannir.

3. DEROULEMENT ET DEPART du week-end des 24 H

– Vendredi 23 : ouverture du club et accueil des équipes à partir de 16 heures

- ✓ *Essais libres sur la piste Carrera jusqu'à 20 heures*
- ✓ 20h30 : apéritif suivi du diner
- ✓ Réouverture des pistes à 23 h jusqu'à 1 h du matin pour essai des éclairages

– Samedi 24 : ouverture du club à 8 heures et accueil des équipes.

- ✓ 08h00 / 08h30 : attribution des postes de pilotage des essais par tirage au sort
- ✓ 08h30 / 10h00 : 1^{ère} session des essais libres
- ✓ 10 h / 10h15 : distribution des moteurs utilisés pour la course et montage dans la voiture de course
- ✓ 10h15 / 11h45 : 2^{ème} session des essais libres (décalage du poste de pilotage)
- ✓ 11h45 / 12h30 : mise en parc fermé des voitures pour contrôle technique et distribution d'une paire de pneus pour la course

Concours de présentation pendant la mise en parc fermé des voitures

- ✓ 12h45 / 13h30 : essais qualificatifs se déroule en 3 séances avec 1 pilote différent par séance. Le choix des pilotes sera précisé lors du contrôle technique.

- Qualif 1(Q1) 15 pilotes pour 15 minutes, les 10 meilleurs chronos passent en Q2
- Qualif 2 (Q2) 10 pilotes pour 10 minutes, les 5 meilleurs chronos passent en Q3 pour se disputer la pole position
- Qualif 3 (Q3) 5 pilotes pour 5 minutes. Les pilotes peuvent modifier leur choix de poste de pilotage selon l'ordre d'arrivée de Q2 (le meilleur temps choisit en premier etc...)

Les Essais qualificatifs déterminent l'ordre du choix du poste de pilotage et de ramassage pour la durée de la course. (Le 1er temps choisit en 1er, Puis le 2eme, puis le 3eme...)

- ✓ 13h50 : mise en grille et briefing
- ✓ 14h00 : départ de la course
- ✓ 23h00 à 05h00 : période de nuit
- ✓ Dimanche 26 à 14h00 : arrivée de la course
- ✓ 14h00 : contrôle technique des trois premières voitures
- ✓ 14h15 : remise des prix

DEPART DE L'ÉPREUVE - PROCEDURE DE DEPART

Les voitures seront mises en place dans la zone des stands selon l'ordre de la grille de départ. **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.

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.

4. PILOTAGE

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

Les changements de pilotes se font selon la règle suivante :

- a. Le pilote entrant demande l'autorisation à la direction de course, il donne son badge
- b. 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.
- c. Le pilote entrant attend au pied de l'estrade le pilote sortant.

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

- d. Un avertissement la première fois
- e. 10 tours de pénalité la deuxième fois
- f. 25 tours de pénalité les fois suivantes

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

5. DIRECTION DE COURSE

Le club NCPC assure la direction de la course.

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.

6. CONFORMITE DES POIGNEES

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 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.

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. Puce disponible par le club moyennant une caution de 30 euros.

7. 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, 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.

7.1 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.

7.2. 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 et les outils de chaque équipe seront conservés à cet endroit dans la boîte 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.

7.3. PENDANT LA COURSE

Le non-respect des règles d'entretien et de réparation, pendant la course, donneront lieu aux sanctions suivantes :

- i. 10 tours de pénalité (la première fois) ;
- ii. 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 (notamment pendant les « suspensions »), les autos sont sous régime de parc fermé. C'est-à-dire qu'aucune intervention mécanique ne peut avoir lieu. Si une équipe se trouve en pleine intervention mécanique au niveau de la table technique au moment où une suspension de course intervient, elle doit cesser toutes interventions le temps que la course reprenne.

La mise en route du système d'éclairage pourra être faite au plus tard dans le dernier ¼ d'heure avant 23H. Les lumières de la salle seront éteintes 5 minutes avant 23H. 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.

Les 2 feux arrière fonctionnement obligatoire. Exceptionnellement un seul phare à l'avant peut être toléré (sous réserve d'acceptation de la direction de course).

7.4. 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) :

- iii. Châssis = 1 (Complet sans moteur ni pneus AR).
- iv. Support moteur = 1
- v. Jantes et pneus AV = 1 paire
- vi. Jantes AR = 3 paires
- vii. Pignon = 1
- viii. Kit lumières = 1 kit complet
- ix. Couronne = 3 (si besoin de plus = 15 tours de pénalité par couronne nécessaire)
- x. Guide = 4 (avec tresses et connectique si nécessaire)
- xi. Pneus arrière = Pneus neuf échangé en direction de course

xii. Carrosserie = 1 Similaire à celle déjà utilisée avec éclairage opérationnel.

xiii. Tresses = illimitées, marque libre

xiv. Autres pièces = exclusivement pièce BRM. Sauf guide RevoSlot RS201

7.5. 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.

8. 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.

9. REGLES

9.1. 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.
- 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

9.2. 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).

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 10 tours pour se rendre dans la voie des Stop & Go.

Une fois dans la voie des Stop & Go,

Immobilisation de 10s de la voiture, 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.

9.3. SORTIES DE PISTE – RAMASSAGE

Dès qu'une équipe est accueillie le samedi matin, 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 de la course 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 ».

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 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 suraccident pourra peut-être être évité.

A défaut de courtoisie des pilotes envers les ramasseurs, 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

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 arrêtée 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 la 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** ». Nos circuits sont équipés de coupures électriques déportées au niveau de certains postes de ramassage dits « sensibles ». 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 indépendantes les unes des autres, la première voiture sortie soit remise en priorité.
- Dans le cas d'une voiture « victime », sortie par une autre voiture déjà également sortie, la dite « victime » soit remise en piste en premier.