

6^e ÉDITION DU TROPHÉE
ENDURANCE DE L'OUEST

LE MANS 28 Fév-1 Mars
NANTES 28-29 Mars
RENNES 25-26 Avril
DRY 30-31 Mai

TROPHÉE ENDURANCE DE L'OUEST 2015



4 courses Davic®
LE MANS 98 Slot.it®
Informations et inscriptions sur
WWW.TROPHEE-OUEST.ORG



REGLEMENT SPORTIF

PREAMBULE : Le règlement sportif définit les « règles du jeu » du Trophée endurance de l'Ouest. En complément du règlement technique, il précise le déroulement de l'épreuve (timing des courses, équipes, règles de conduite en Davic, tableau des pénalités, etc.).

TROPHEE OUEST

- **Principe général :** le championnat comporte 4 courses. (Le Mans, Nantes, Rennes et Dry).
- **Engagement général :** l'engagement d'une équipe à une course est de **30 € par manche**.
 - L'engagement doit être validé après la clôture des inscriptions (30 jours avant chaque course).
 - Les droits d'inscription couvrent la fourniture des trophées et récompenses, l'apéritif du samedi soir et le petit déjeuner du dimanche matin. Les chèques sont encaissés au fur et à mesure du déroulement des épreuves et 30 jours maxi après la course.
 - Chaque équipe doit confirmer les noms des pilotes de chaque course 30 jours avant la date de la course.
 - Les équipes doivent se déclarer au plus tard 30 jours avant chaque manche, le cachet de la poste faisant foi, en envoyant :
 - Un bulletin d'engagement comportant la liste des pilotes retenus pour la course
 - les chèques d'inscription pour chaque course seront à l'ordre du club organisateur (voir contacts)
- **Engagement pour les 4 courses :** L'engagement d'une équipe pour les **4 courses** est **de 100 €**.
 - L'engagement pour les 4 courses sera validé à la clôture des inscriptions pour la première manche du Trophée.
 - **Chaque équipe devra faire parvenir au Mans 4 chèques d'un montant de 25 Euro à l'ordre de chaque club organisateur.**
 - L'équipe engagée doit porter le même nom pour tout le championnat.
 - Une équipe de 2 pilotes doit comporter 1 pilote permanent, une équipe de 3 ou 4, 2 pilotes permanents.
 - **L'inscription à la totalité du championnat est définitive et non remboursable.**
- **Attribution des points :** le barème des points attribués du 1^{er} au 15^{ème} pour chaque course est **30-27-24-21-18-15-13-11-9-7-5-4-3-2-1**, pour la pôle **15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1**. Est déclaré vainqueur du trophée l'équipe qui aura marqué le plus grand nombre de points, à l'issue des 4 épreuves. A égalité de points, c'est le nombre de victoires sur les différentes courses puis de « pôles » aux qualifs qui départagera les équipes.

LES VOITURES

- **Modèles autorisés :** de marque slot-it : Porsche 911 GT1 evo98, Mac Laren F1 GTR, Audi R8C (y compris reloaded).
- Une même équipe ne pourra utiliser **qu'un seul modèle** lors de la durée de tout le championnat. Ce modèle sera celui présenté au contrôle technique de la 1ère manche du trophée.
- **Pneus, moteur, et pignon :** **Fournis par les participants** les moteurs et pneus seront marqués et tirés au sort par les équipes **au début des essais qualifications**. **Les équipes inscrites à une course du trophée sont informées 1 mois avant du choix du pignon (9 ou 10 dents)** par l'organisation.

- **Puce DAVIC** : fournie par chaque équipe. Toutefois, sur demande, l'organisation peut prêter une puce aux équipes qui le souhaitent contre un chèque de caution de 25 €. **Les puces reprogrammables sont autorisées.**

LES EQUIPES

- **Composition** : **minimum 2 pilotes, maximum 4 pilotes**. Il est rappelé que 2 des pilotes sont toujours mobilisés pendant toute la course, un pilote et un ramasseur. En cas d'absence au poste de ramassage, l'équipe reçoit une pénalité et si la situation perdure, le pilote doit assurer le poste de ramasseur.
- **Temps de pilotage** : = **durée de la course / nombre de pilotes de l'équipe +/- 5mn.**
- **Les relais** : sont laissés à l'appréciation de chaque équipe, toutefois quelques soit le nombre de pilotes chacun d'entre eux devra effectuer un relais durant chaque course. De plus 2 changements de pilotes devront être observés durant la manche soit 3 relais minimum, cela afin de ne pas trop pénaliser les équipes de plus de 2 pilotes. Pour chaque changement de pilote, le pilote entrant doit s'inscrire auprès de la direction de course et y déposer son badge ; le pilote sortant arrête sa voiture dans la voie des stands et quitte son poste ; une fois descendu du podium de pilotage, le pilote entrant peut aller le remplacer. Le pilote sortant doit récupérer son badge à la direction de course.

CONTROLE TECHNIQUE ET BOITE A OUTILS

- **Contrôle technique** : toutes les équipes devront présenter, au plus tard à **17H15**, leur voiture (carrosserie non vissée au châssis) et la boîte à outils pour la course. Tout retard sera sanctionné par un départ en qualifications après les autres concurrents selon la règle suivante :
 - **Véhicule déposé au CT entre 17H15 et 17H20** : pénalité de 2 minutes dans la première série de qualification.
 - **entre 17H20 et 17H25** : pénalité de 2 minutes dans les deux séries de qualifications
 - **après 17H25** : pas de participation aux qualifications
 Le contrôle technique sera réalisé avec toutes les voitures à l'écart par l'équipe de contrôle. Aucune réclamation ne sera acceptée après le contrôle technique. Il est interdit de toucher aux voitures après le contrôle technique.
- **Boîte à outils** : l'organisation fournit à chaque équipe une boîte identifiée au nom de l'équipe pour les outils et pièces de rechanges autorisées. Pas de fer à souder, graisse, huile, chiffon car ils seront fournis par l'organisateur et disponibles à la table technique.
- **En Course** : à tout moment la direction de course peut interrompre la course pour effectuer des contrôles inopinés sur les voitures et infliger des pénalités en cas de voiture non réglementaire.

LA COURSE

- > **Voltage** :
 - Le voltage de la piste devra être identique entre les essais libres, les essais chronos et la course. Il sera supérieur à 13v.
 - Ce voltage devra être réglé de sorte qu'aucun virage (hormis les virages relevés) ne puisse se négocier à fond et qu'aucune voiture ne puisse décoller à l'accélération en ligne droite
- > **Essais libres** : seule la voiture de course doit être utilisée, aucun mulet autorisé. Chaque équipe dispose de son stand personnel. **Les postes de pilotages sont tirés au sort à l'ouverture du club.**
Durée : 2h30

Aux essais libres, en cas de dysfonctionnements avérés d'une série de voitures liés à leurs conceptions sur certaines pistes, des aménagements pourront être décidés par la commission technique.

› **Briefing :**

- Le briefing a pour but d'expliquer les particularités de la piste, la mise en grille, la procédure de départ et la procédure du "Stop & Go".
- La direction de course devra maintenir la bonne ambiance durant la course en appliquant le principe de respect mutuel.

› **Essais chronométrés :** Le résultat de ces essais permet de définir les postes de pilotage pour toute la durée de la course. L'équipe ayant réussie la pôle bénéficie du meilleur poste, puis le 2^{ème} temps et ainsi de suite. Le déroulement des essais chronométrés est le suivant :

- › **Q1 :** 1 pilote de chaque équipe pendant 5 minutes
- › **Q2 :** 1 pilote de chaque équipe pendant 5 minutes

ATTENTION : Q1, Q2 doivent se faire avec 2 pilotes différents et le temps de référence de l'équipe sera la moyenne des deux temps réalisés.

› **Course :** l'épreuve dure 9H ; avec 3 courses de 2H et 1 de 3H. Le départ de la première course est donné à 20h30 le samedi et la dernière se termine à 13h00 le dimanche. Lors des suspensions, le temps de course n'est pas arrêté.

› **Poste de pilotage :** Les postes de pilotages seront attribués pour chaque course en fonction des résultats de la course précédente. Le meilleur poste sera attribué à la première équipe et ainsi de suite jusqu'à la dernière. Charge au club organisateur d'établir au préalable le classement des postes de pilotage et de les fournir avec l'invitation. Le classement devra être fait de manière logique et sportive de la part des organisateurs. (exemple pour le mans : 8-9-7-10-6-11-5-12-4-13-3-14-2-15-1).

› **Ramassage :** Les postes de ramassage ne seront pas fixes pendant les 4 courses. Le choix du premier poste de ramassage sera attribué en fonction du résultat des essais qualificatifs. Charge au club organisateur d'établir au préalable le tableau des ramassages. Les changements de postes de ramassage se feront entre chaque course.

› **Intervention aux stands et panne :** avant toute intervention sur la voiture celle-ci doit venir se garer dans la zone des stands. Toutes les interventions se font au stand commun, nettoyage des pneus et des tresses compris, sous contrôle du Marshall préposé au stand. Si une voiture tombe en panne le pilote doit immédiatement le signaler et localiser la voiture. Un commissaire ou un équipier peut alors retirer la voiture. Une fois réparée, la voiture repart impérativement de la voie des stands.

› **Règles de comportement en piste :** Tout pilote doit veiller à conserver une distance suffisante avec la voiture qui le précède afin d'éviter toute collision.

- › Un pilote moins rapide ne doit pas entreprendre de manœuvre qui gênerait son dépassement
- › Il est interdit de percuter une voiture vous précédant même si celle-ci est plus lente. En cas de sortie de piste provoquée par cette "poussette", la voiture fautive se verra infliger un "Stop & Go".
- › Il est interdit de changer de piste s'il y a risque de collision avec la voiture engagée sur la piste visée. En cas de sortie de piste provoquée il y aura "Stop & Go".
- › A la sortie des stands et aux aiguillages de retour de voie de ramassage, il faut toujours vérifier que la piste est libre. En cas de collision, la voiture qui quittait la voie de ramassage est pénalisée d'un "Stop & Go".

› **Règles de comportement envers les ramasseurs :** Les ramasseurs doivent accomplir leur fonction avec la plus grande attention et appliquer les règles de base du ramassage, remettre la voiture gênée en 1^{er}, être attentif au "Stop & Go", etc... Les pilotes doivent, dans tous les cas, rester courtois envers les ramasseurs sous peine de pénalité. Deux postes de 'commissaire de piste' peuvent être créés (si le nombre d'équipes est suffisant) ; ils assurent le contrôle du bon

comportement en piste des pilotes (supervision particulière des zones d'aiguillages ; aide des ramasseurs dans l'analyse des cas de 'Stop & Go')

- Réclamations** : Les éventuelles réclamations doivent être faites auprès du directeur de course qui est le seul juge quant à la suite à donner à cette réclamation. Si le litige porte sur l'application du règlement, une commission composée d'un représentant de chaque club organisateur sera chargée de résoudre le litige

LE PLANNING

Samedi

- 14h00 : Accueil des pilotes. Tirage au sort des moteurs, pignon et pneus.
- 14h30 : Piste ouverte pour les essais. Stands libres.
- 17h00 : Fin des essais libres et rangement des stands
Début du contrôle technique avec les équipes locales en premier.
- 17h15 : Toutes les voitures et les boîtes de course doivent être présentées au contrôle technique (sanctions prévues si non-respect)
- 18h00 : Fin du contrôle technique. Parc fermé.
- 18h10 : Apéritif offert par le club et glacière
- 20h00 : Essais chronométrés qualificatifs
- 20h25 : Warm-Up
- 20h30 : Départ de la course 1
- 22h30 : Arrivée de la course 1
- 23h00 : Départ de la course 2
- 01h00 : Arrivée de la course 2

Dimanche

- 07h00 : Ptit-dèj offert par le club
- 07h30 : Warmup (pas de changement de pneus)
- 07h45 : Départ de la course 3
- 09h45 : Arrivée de la course 3
- 10h00 : Départ de la course 4
- 13h00 : Arrivée de la course 4
- 13h10 : Classement et contrôle des voitures des trois premiers + une tirée au hasard.
- 13h30 : Remise des prix.

TABLEAU DES PENALITES

| Pendant chaque course | PENALITES |
|---|--|
| Comportement antisportif | A l'appréciation du directeur de course |
| Manque de courtoisie envers un ramasseur ou un pilote | 1 ^{ère} fois : avertissement 2 ^{ème} fois : stop & go 3 ^{ème} fois : 25 tours de pénalité 4 ^{ème} fois : exclusion du fautif |
| Absence du ramasseur à son poste | 1 ^{ère} fois : avertissement 2 ^{ème} fois : 20 tours de pénalité 3 ^{ème} fois : le pilote doit venir ramasser |
| Nettoyage des pneus ou des tresses non réglementaire pendant les qualifications | 1 ^{ère} fois : annulation du meilleur chrono 2 ^{ème} fois : annulation des 2 meilleurs chronos 3 ^{ème} fois : 5 places de pénalité sur la grille 4 ^{ème} fois : 10 places de pénalité sur la grille |
| Nettoyage des pneus ou des tresses non réglementaire pendant la course | 1 ^{ère} fois : stop & go 2 ^{ème} fois : 5 tours de pénalité fois suivantes : 10 tours |
| Intervention sur la voiture sans s'être arrêté | 1 ^{ère} fois : stop & go |

| | |
|--|---|
| dans la voie des stands | 2 ^{ème} fois : 5 tours de pénalité fois suivantes : 10 tours |
| Pièces de carrosserie ou vis perdues | Arrêt dans les 10 tours Sinon 10 tours de pénalité et arrêt immédiat de l'auto. Remise en conformité obligatoire |
| Infractions au règlement technique lors d'un CT inopiné : (ex : axe arrière trop large, tresses non conformes, vis dessérée ou perdue, aileron manquant....) | 10 tours de pénalités par infraction constatée et remise en conformité immédiate |
| Intervention dans les stands non-conforme | 1 ^{ère} fois : 10 tours de pénalité Les fois suivantes : 25 tours de pénalité |
| Incident de course entraînant la sortie de piste d'une voiture (ex poussette) | 1 stop and go |
| Masse de la voiture ou de la carrosserie en course non réglementaire | 10 tours jusqu'à 1gr 25 tours jusqu'à 3gr 50 tours au delà |
| Changement de pilote non réglementaire | 1 ^{ère} fois : avertissement 2 ^{ème} fois : 5 tours de pénalité fois suivantes : 10 tours de pénalité |
| Pneus non marqués | 75 tours de pénalité |
| Moteur non conforme ou non marqué | 200 tours de pénalité |
| "Stop & Go" | 5 tours de pénalité au 3^{ème} stop and go et suivants |

Les compteurs seront remis à zéro à la fin de chaque course.

| Après course au CT | PENALITES |
|--|---|
| Infractions au règlement technique lors d'un CT inopiné : (ex : axe arrière trop large, tresses non conformes, vis dessérée ou perdue, aileron manquant....) | 50 tours de pénalité par infraction constatée |
| Masse de la voiture ou de la carrosserie non réglementaire | 10 tours jusqu'à 1gr 25 tours jusqu'à 3gr 50 tours au delà |
| Temps de pilotage non réglementaire | 5 tours de pénalité pour une différence de 5' puis 30 tours par tranche de 5' supplémentaire |
| Pneus non marqués | 75 tours de pénalité |
| Moteur non conforme ou non marqué | 200 tours de pénalité |

CONTACTS

Club de Dry : Marcel Crosland
Adresse : 560. Clos du Huchet, 45370 Dry
E-mail : crosland.marcel@free.fr
Ordre du chèque : **Club Scalext Dry**

Club du Mans : Thierry Bougeard
Adresse : 19 hameau du poitou, 72700 Allonnes
E-mail : thierry.bougeard@ville-lemans.fr
Ordre du chèque : SRC Le Mans

Club de Nantes : Alexandre Baconnais
Adresse : 8 av. de la IV république, 44400 Rezé
E mail : alexbac_@msn.com
Ordre du chèque : ASMN

Club de Rennes : Yves Robin
Adresse : Beauséjour, 35440 Montreuil sur Ille
E-mail : contact@rennes-slot-club.org
Ordre du chèque : CPB RAPATEL

Général : Sur le site du Trophée de l'ouest ou vous trouverez la dernière version du règlement y est disponible : http://www.rennes-slot-club.org/trophee-ouest/trophee-ouest_reglement.htm