

CHAMPIONNAT VITESSE DE L'OUEST 2013/2014

Règlement



Ce règlement se veut simple et abordable à tous les clubs et leurs adhérents, le but pour tous étant de profiter d'une passion commune pour en faire une compétition amicale, en gardant toujours à l'esprit la convivialité de ces rencontres.

Tout ce qui n'est pas autorisé dans le règlement est de fait interdit.

1/ Principe général du championnat

Le championnat vitesse est organisé conjointement par les clubs de Nantes, Le Mans, Rennes et St Brieuc. Il se dispute sur 4 courses, chaque course se déroule sur une journée (le dimanche).

Calendrier des courses

- Dimanche 13 octobre 2013 : Le Mans
- Dimanche 24 novembre 2013 : Nantes
- Dimanche 5 janvier 2014 : Rennes
- Dimanche 2 février 2014 : St Brieuc

Organisation de la journée

le matin

- séance d'essais libres pour les équipages extérieurs au club organisateur ,
- contrôle technique des voitures
- séance d'essais qualificatifs (15mn) uniquement pour les courses digitales
- 1e manche vitesse

l'après-midi

- 2e manche vitesse
- 3e manche vitesse
- classement et remise des prix

Le championnat est ouvert aux équipages des clubs organisateurs et aux équipages extérieurs dans la limite des places disponibles (voir section [Inscription aux courses](#)).

Un équipage est composé de deux pilotes d'un même club. Toutefois, d'une course à l'autre, la composition d'un équipage peut évoluer, dans la limite de 3 pilotes maximum sur l'ensemble du championnat.

Le championnat donne lieu à 2 classements distincts : par équipage et par club. Est déclaré vainqueur du championnat l'équipage ayant obtenu le plus de points à l'issue des 4 courses. Est déclaré vainqueur le club ayant cumulé le plus de points (2 meilleurs équipes de chaque course) à l'issue des 4 courses. Le détail des points attribués est détaillé dans les sections [Organisation d'une course digitale](#) et [Organisation d'une course analogique](#)

2/ Inscription aux courses

Chaque club organisateur doit envoyer une invitation à chaque responsable de club concerné au moins 1 mois avant la date de l'épreuve. Quinze jours avant l'épreuve les inscriptions seront closes (préciser la date exacte sur l'invitation). Cette invitation précise la date et l'heure d'ouverture du club, elle rappelle les horaires, le sens de rotation de la piste et le voltage utilisé pour l'épreuve. Un plan d'accès y est joint. Un mode de restauration pour le midi peut être proposé.

La compétition est ouverte aux équipages des clubs organisateurs en priorité, et aux équipages extérieurs, s'il reste de la place après la fermeture officielle des inscriptions. Le fait de participer implique l'acceptation de ce règlement. La prime d'engagement forfaitaire doit être expédiée à l'inscription et ne sera pas remboursée en cas d'absence, sauf cas de force majeure.

Tarif de l'inscription

- 16€ / équipage / course,
- 50€ / équipage pour une inscription à l'ensemble du championnat.

Nombre d'équipages maxi

- 15 en digital Davic (Nantes, Le Mans, Rennes), soit 30 pilotes,
- 16 en analogique (St Brieuc), soit 32 pilotes.

3/ Organisation d'une course digitale

Accueil des équipages : à son arrivée sur le site, chaque équipage devra se présenter à la direction de course pour confirmer son engagement, présenter la voiture choisie pour l'épreuve (seule cette auto pourra être utilisée aux essais et en course) et remettre ses pneumatiques arrière, ils seront présentés dans leur emballage d'origine (2 paires) et seront contrôlés et marqués immédiatement.

Attribution des postes de pilotage : pour les essais libres et les essais qualificatifs, les postes de pilotage sont attribués par tirage au sort par l'organisation. L'attribution des postes de pilotage pour la 1e manche se fait en fonction du résultat aux essais qualificatifs. Les postes sont attribués selon un critère préétabli par le club organisateur. Par exemple, à Rennes, l'ordre imposé est 8-9-7-10-6-11-5-12-4-13-3-14-2-15-1. L'attribution des postes de pilotage pour la 2e manche est également automatique. L'équipage ayant fini 1e à la 1e manche passe au poste de pilotage « le moins bon » pour la 2e manche. L'équipage arrivé dernier à la 1e manche passe au poste de pilotage « le meilleur ». Même principe pour l'attribution des postes de pilotage de la 3e manche.

Attribution des postes de ramassage : pour les essais libres et les essais qualificatifs, les postes de ramassage sont attribués par tirage au sort par l'organisation. Au départ de chaque manche, une rotation des postes de ramassage est réalisée en faisant +2 sur les n°s de postes de ramassage.

Contrôle technique : le contrôle des voitures des équipages locaux devra commencer dès l'ouverture du club et se terminer au plus tard pendant les essais libres des équipages extérieurs. Les voitures des équipages extérieurs doivent être amenées au contrôle technique dans les 5 minutes qui suivent la fin des essais libres. Une fois contrôlées, les voitures restent en parc fermé.

Temps de pilotage : Chaque manche dure 80mn (1h20), découpé en 4 tranches de 20mn. Chaque participant pilote 40mn, sur deux relais contigus ou disjoints selon les combinaisons suivantes P1-P2-P1-P2 ou P1-P1-P2-P2 ou P1-P2-P2-P1. Au total, chaque pilote roule 2h30 dans la journée (30mn d'essais + 40mn manche 1 + 40mn manche 2 + 40mn manche 3).

Relais: chaque équipage est composé de deux membres. A chaque instant, il y a un pilote et un ramasseur. Les relais s'effectuent après suspension du chronomètre et coupure de l'alimentation de la piste. Une fois la suspension réalisée, le pilote devient ramasseur et le ramasseur devient pilote. Les voitures restent en place sur la piste, aucune opération d'entretien n'est autorisée.

Horaires

8h00	Accueil des pilotes
8h30 – 9h30	Essais libres pour les équipages extérieurs
8h30 – 10h00	Contrôle technique des équipes locales, puis des équipes extérieures
10h00 – 10h15	Essais qualificatifs
10h30 – 12h00	Manche 1 (1h20 de course + 10mn de battement pour les relais)

13h30 – 15h00	Manche 2 (1h20 de course + 10mn de battement pour les relais)
15h15 – 16h45	Manche 3 (1h20 de course + 10mn de battement pour les relais)
16h45 – 17h00	Etablissement du classement général
17h00 – 17h15	Contrôle technique des 3 premiers
17h15	Proclamation des résultats et remise des coupes

Gestion des pneus : chaque équipe dispose de deux paires de pneus. Les essais libres sont réalisés avec des pneus personnels. Au début des qualifs, chaque pilote monte le 1e train de pneus neufs. Le 2nd train peut être utilisé à tout moment de la course. Le changement est effectué sur le temps de course, uniquement par le pilote (arrêt aux stands, remplacement à la table technique, redémarrage de la zone des stands) ou par le ramasseur de l'équipe après avoir été remplacé par son coéquipier pilote, et par lui seul.

Classement et attribution des points :

Le classement des essais qualificatifs se fait en fonction du meilleur tour réalisé.

Le classement des manches se fait en fonction du nombre de tours réalisés.

Essais qualificatifs : 15pt au 1e, 14pt au 2e, 13pt au 3e, puis 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1
Manches 1, 2 et 3 : 30pt au 1e, 27pt au 2e, puis 24, 21, 19, 17, 15, 13, 11, 9, 7, 5, 3, 2, 1pt au 15e

Est déclaré vainqueur de la course l'équipe totalisant le plus de points cumulés. En cas d'égalité, on fait la somme des places obtenues aux 3 manches. C'est l'équipage qui a le plus petit total qui est déclaré vainqueur.

4/ Organisation d'une course analogique

Accueil des équipages : à son arrivée sur le site, chaque équipage devra se présenter à la direction de course pour confirmer son engagement, présenter la voiture choisie pour l'épreuve (seule cette auto pourra être utilisée aux essais et en course) et remettre ses pneumatiques arrière, ils seront présentés dans leur emballage d'origine (1 paire) et seront contrôlés et marqués immédiatement.

Contrôle technique : le contrôle des voitures des équipages locaux devra commencer dès l'ouverture du club et se terminer au plus tard pendant les essais libres des équipages extérieurs. Les voitures des équipages extérieurs doivent être amenées au contrôle technique dans les 5 minutes qui suivent la fin des essais libres. Une fois contrôlées, les voitures restent en parc fermé.

Organisation des manches : les pilotes de chaque équipe sont initialement répartis en deux poules A et B. Les essais libres sont organisés par groupes de 4 pilotes extérieurs, tirés aléatoirement par l'organisation. La manche 1 est organisée de la même manière. Les manches A et les manches B sont toujours alternées. Les manches 2 et 3 sont organisées en fonction des résultats de la manche 1.

Temps de pilotage : La durée des segments est fonction du nombre d'équipages inscrits : pour 8 équipes ou moins, segments de 5mn. Pour 9 à 12 équipes, segments de 4mn. Pour 13 à 16 équipes, segments de 3mn. Les changements de poste de pilotage inter-segments s'effectuent selon l'ordre établi par le club organisateur. Les voitures restent en place sur la piste, aucune opération d'entretien n'est autorisée.

Gestion des pneus : chaque équipe dispose d'une seule paire de pneus. Les essais libres sont réalisés avec des pneus personnels. Au début de la 1e manche, chaque pilote monte le train de pneus neufs.

Horaires

8h00	Accueil des pilotes
8h30 – 9h30	Essais libres pour les équipages extérieurs
8h30 – 10h00	Contrôle technique des équipes locales, puis des équipes extérieures
10h00 – 12h00	Manche 1

13h30 – 15h30	Manche 2
15h30 – 17h30	Manche 3
17h30 – 17h45	Etablissement du classement général
17h30 – 17h45	Contrôle technique des 3 premiers
18h00	Proclamation des résultats et remise des coupes

Classement et attribution des points : chaque manche donne lieu à un classement en fonction du nombre de tours réalisés. Est déclaré vainqueur d'une manche, l'équipe ayant fait le plus grand nombre de tours (cumul des tours effectués par les 2 pilotes sur 12, 16 ou 20mn). Comme en digital, chaque manche donne lieu à l'attribution de points en fonction du classement : 30pt au 1e, 27pt au 2e, puis 24, 21, 19, 17, 15, 13, 11, 9, 7, 5, 3, 2, 1pt au 15e
Est déclaré vainqueur de la course l'équipe totalisant le plus de points cumulés. En cas d'égalité, on fait la somme des places obtenues aux 3 manches. C'est l'équipage qui a le plus petit total qui est déclaré vainqueur.

5/ Règles générales de fonctionnement

L'alimentation de la piste sera de 12 à 14 volts pour toutes les pistes. Chaque club doit définir le voltage le + adapté à sa piste afin d'assurer le meilleur agrément possible, et en informer les participants dans l'invitation.

Ramassage : le ramasseur est un assistant au directeur de course et doit indiquer rapidement tout problème intervenant sur la piste et notamment les « **stop and go** ». Les ramasseurs doivent surveiller la portion de circuit qui leur incombe et rester libre des mains pour agir au mieux.

Le ramasseur ramasse les voitures sorties de la piste en replaçant de préférence la voiture fautive en dernier. Si plus de 2 voitures sont hors pistes au même endroit, le ramasseur peut demander une « suspension » (mise en pause simultanée du chronomètre, du comptage et du courant, touche pause sur le DS300) qui va lui permettre de replacer les voitures. Lorsqu'elles ont toutes été enlevées de la piste, pour ne pas perturber le bon déroulement de la manche, la course peut reprendre.

Contrôles après l'épreuve : **à l'arrivée de la dernière manche**, toutes les voitures doivent rester en parc fermée, les autos des trois premiers **et autres autos désignées par la direction de course** se verront démontées pour contrôle. Si **une** auto n'est plus conforme, **l'équipage se verra retirer les points de sa meilleur manche (le classement des autres concurrents ne sera pas modifié)**.

Fonctionnement du parc fermé : les voitures sont placées dans un parc fermé à l'issue de leur contrôle technique, dès la fin des essais libres pour les équipages extérieurs et dès l'ouverture du club pour les équipages locaux. Les contrôleurs techniques et les directeurs de course sont les seuls à pouvoir manipuler les voitures à l'intérieur du parc fermé. Après chaque manche, toutes les voitures reviennent en parc fermé. Les équipages ne peuvent sortir leurs voitures du parc fermé que lorsque le classement final est officiel.

Non-conformité au CT ou pendant l'épreuve : si lors **d'un** contrôle technique, il s'avère que la voiture se trouve être non conforme, l'équipage devra remettre son véhicule en conformité immédiatement. Si le véhicule n'est pas conforme au moment du lancement des essais qualificatifs, l'équipage pourra continuer à le remettre en conformité, et ne pourra prendre part aux essais qualificatifs qu'après contrôle de la direction de course.

Manipulation des voitures : il est interdit aux pilotes de manipuler leurs voitures lors de la mise en grille, entre deux manches et à la fin de la dernière manche.

Voiture accidentée : un concurrent qui perd un élément (roue, vis de carrosserie,...) de sa voiture doit s'arrêter immédiatement dans la zone des stands pour réparer sous peine de sanction, il repart de la zone des stands. Dans le cas où le pilote se trouve dans l'impossibilité de se rendre dans la zone des stands (Ex : roue, fil de guide,...) celui-ci devra remettre sa voiture dans la zone des stands.

Réparations : en cas de nécessité de réparations sur le véhicule, celles-ci peuvent être effectuées par le pilote ou par un mécanicien à la condition de ne pas perturber le bon fonctionnement de la course. L'arrêt de la voiture se fera à l'intérieur de la zone des stands, ainsi que sa remise en piste. Toute réparation est possible après le départ jusqu'à l'arrêt de la course. Les pièces de dépannage peuvent provenir seulement des boîtes du parc fermé, un pilote peut en dépanner un autre. Toutefois, il est interdit de se saisir d'une voiture entre deux manches.

Pneus : Le nettoyage éventuel des pneus pendant la course (qualifications, manches) s'effectue dans la zone des stands, soit par le pilote, soit par un autre pilote disponible (de la même équipe ou d'une autre équipe en fonction des pilotes ramasseurs).

Disqualification : la direction de course se réserve le droit, à tout moment et sans préavis, de disqualifier un équipage dont le comportement perturbe le bon fonctionnement de l'épreuve. Un équipage disqualifié ne marque pas de points au championnat pour la course concernée.

Les poignées : l'utilisation des poignées de type Parma est conseillée qu'elles soient à résistance ou

électronique, raccordées soit avec une connectique de type XLR (positif à la piste) ou soit avec les fiches bananes. Par contre il est interdit d'améliorer le rendement de sa poignée et donc de sa voiture par le stockage de courant (condensateur additionnel) ou par le stockage de données (à tout moment un contrôleur technique peut demander la vérification d'une poignée). Cette triche caractérisée engendre une disqualification immédiate.

Le directeur de course du club organisateur sera chargé de faire appliquer le règlement durant toute l'épreuve, si celui-ci est également pilote il aura pour l'épauler durant ses manches un ou plusieurs directeur(s) de courses suppléant(s) désigné(s) au moment du briefing. Pour des raisons d'organisation, le(s) suppléant(s) doit ou doivent appartenir au club organisateur. Ils devront être clairement reconnaissables pendant toute la durée de l'épreuve.

Les contrôleurs techniques au nombre de 2 minimum doivent vérifier avant la mise en parc fermé la bonne conformité des voitures. Chaque club devra mettre à leurs dispositions une balance (modèle compatible avec le poids des autos) et un pied à coulisse. Si le contrôleur est également pilote, sa voiture sera contrôlée par le second contrôleur. Les contrôleurs doivent vérifier les côtes et tares des voitures ainsi que leur conformité, ils appliqueront un marquage (vernis de couleur) sur les carrosseries, les châssis, les pneus (avant et arrière) et les moteurs.

La commission technique : au début de chaque course, tous les clubs présents désigneront un de leurs membres comme représentant, cette commission ainsi formée pourra statuer des litiges ou modifications ponctuelles à apporter au règlement.

Réparations : A proximité de la piste, il sera mis à disposition une table permettant à chaque équipage d'effectuer les réparations mécaniques ou de carrosserie. Sur place, les pilotes et mécaniciens auront à disposition au minimum : un fer à souder branché sur le secteur + une brosse à pneus + une gomme à tresses + une burette de lubrifiant.

Sanctions : Les pilotes ne doivent en aucun cas manquer de respect aux ramasseurs lors des ramassages (remontrance, insulte, etc.). En cas de non respect de cette règle, les sanctions décrites ci-après s'appliquent. Toute sanction reste à l'appréciation du ou des directeur(s) de course.

- 1^{er} non-respect du règlement : 5 tours de pénalité.
- 2^{ème} non-respect du règlement : 10 tours de pénalité.
- 3^{ème} non-respect du règlement : disqualification de l'épreuve.

Sanctions spécifiques au digital : Toutes poussettes volontaires ou changement de voie entraînant la sortie d'une autre voiture sera pénalisée d'un « **stop and go** ». Tout stop and go non effectué durant la course sera sanctionné de 2 tours de pénalité.

6/ Règlement technique des véhicules homologués

Modèles homologués : Groupe 5 Sideways : Lancia Beta Monte Carlo, Ford Capri Zakspeed, BMW M1, Porsche 935 Mobydick, toutes décorations autorisées.

Modifications obligatoires

- Identification de l'équipage sous le châssis de la voiture, au feutre ou par étiquette.
- Démontage de l'aimant.
- Tresses libres mais cuiivre obligatoire
- Pneus arrières **en 19 x 10**, référence précisée par le club organisateur dans l'invitation
- L'emplacement de la puce est imposé debout contre le moteur (**Voir annexe 1**).

Elle doit être placée verticalement (légère inclinaison acceptée pour ne pas dépasser au dessus du moteur), elle peut être coller à l'aide de colle ou de double-face (l'utilisation de « patafix » assimilable à un lestage du châssis, est interdite).

- Châssis noir d'origine obligatoire.
- Inserts de roues obligatoires.
- Support de palier 0.0 obligatoire.
- Lestage du châssis interdit
- Guide SICH66 d'origine obligatoire
- Carrosserie : si la carrosserie du modèle choisi ne fait pas le poids réglementaire, un lestage est obligatoire. Ce lestage se fera sur la partie avant de l'habitacle (**voir annexe 2**).

Dimensions et masses réglementaires

- Poids minimum de la voiture complète : **84g**
- Poids minimum de la carrosserie + habitacle : **23g**
- Poids minimum du châssis avec pneus et puce (lest interdit) : **61g**
(à St Brieuc, il est autorisé de remplacer la puce par un lest de 3.5 g placé au même endroit)
- Largeur maximale de la voie avant : **59,5mm** avec pneus
- Largeur maximale de la voie arrière : **62,5mm** avec pneus
- Diamètre minimum des roues avant, pneus montés sur la jante : **16.8mm**. Les pneus devront couvrir l'ensemble de la jante et seront plats sur toute leur largeur, les zéro grips slot-it sont autorisés.

Modifications autorisées

- Moteur : il est autorisé de coller le moteur à la colle ou avec de l'adhésif. Le moteur restera sur le même plan que le berceau et le châssis.
- Puce : l'utilisation des puces reprogrammables Davic est autorisée.
- Axes d'origine : il est autorisé de caler l'axe avant en largeur avec des bagues et l'axe arrière avec les stoppeurs cités en référence pourvu que la largeur maxi des voies soit respectée. La mise en place de rondelles est autorisée **entre le stoppeur et la roue** pour le réglage de largeur arrière et **entre le palier et la couronne** pour le réglage de couronne.
- Train avant : les quatre vis du train avant sont facultatives.
- Vis de carrosserie d'origine : elles doivent fixer solidairement la carrosserie au châssis (aucun jeu n'est toléré entre le châssis et la carrosserie). Il est autorisé de renforcer les deux puits de vis à l'aide d'un tube (aluminium, laiton....non magnétisable).
- Berceau moteur d'origine : Les vis de fixation du berceau moteur sont libres mais devront être au nombre de 5, les suspensions sont interdites, le berceau moteur pourra être desserré. Seul le support de palier 0.0 est autorisé. Ce dernier devra être fixé solidairement au berceau par les 2 vis (d'origine) prévue à cet effet. Une mesure sera effectuée au pied à coulisse entre l'axe arrière et le dessous du berceau. **Cette mesure sera inférieure ou égal à 8.9mm.**
- Paliers : le collage des paliers est autorisé.
- Fils : les fils reliant le guide à la puce et la puce au moteur sont libres.
- Habitacle : l'habitacle doit rester strictement d'origine. Il ne doit pas subir de modification telle qu'un écrasement et doit rester plan. Il est autorisé de le peindre.

Carrosserie

- Il est autorisé (et même vivement conseillé) de repeindre la carrosserie d'origine. Particulièrement les carrosseries blanches.
- Si la carrosserie se trouve abîmée par des chocs, il est toléré de la réparer avec de la colle type cyanoacrylate (approbation du contrôle technique), elle doit conserver un aspect proche de l'origine les clauses de poids de carrosserie restent identiques. En course, obligation est faite de réparer toute carrosserie endommagée. L'absence des rétroviseurs et de l'essuie-glace est cependant autorisée.
- L'aileron peut être monté souple (mousse interdite). Son emplacement et son inclinaison d'origine doivent être respectés. Sa présence est obligatoire au départ de chaque manche. En cas de casse, la réparation s'effectuera au moyen de colle (scotch interdit).
- L'aileron de rechange, moins large mais plus haut, de la Porsche 935 se trouvant dans la boîte est autorisé mais sans aucune modification de taille. Les ailerons en plastique souple vendus au détail sont également autorisés.

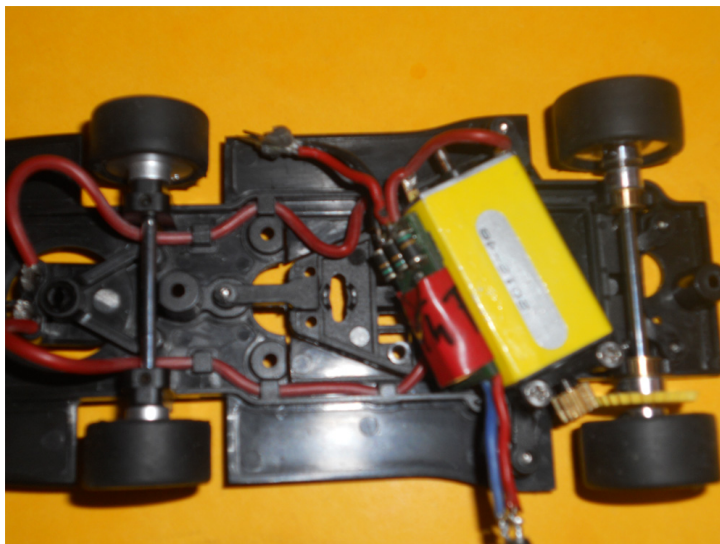
Référence des pièces autorisées

- Pneus avant : libre mais 16.8mn de diamètre mini
- Pneus arrière : référence précisée par le club organisateur dans l'invitation (**19x10**)
- Couronne : 28 dents jaune, Slot It SIGA 1628PL
- Pignon : 11 dents, Slot It PS11
- Axes avant et arrière : Slot It Pa 01-51
- Jantes avant : Slot It PA 17 PI (jantes d'origine)
- Jantes arrière : Slot It PA 18 ALSI (jantes d'origine)
- Berceau : SWM / AW (berceau d'origine)
- Châssis (noir) : SWCZ / A (Ford Capri), SWBM / A (Lancia), SWMD / A (Porsche). *Les références B sont interdites.*
- Guide : SI CH 66 (guide d'origine)
- Moteur : Slot It MN 09
- Stoppers : Slot It Pa 25 ou Pa 57
- Paliers : Sideways SWB 01
- Carrosseries blanches : Sideways SWK / CZ (Capri), Sideways SWK / BM (Lancia)
- Ailerons souples : Sideways SWMD / C5 (haut 935), SWMD / C2 (plat 935), SWCZ / C (Capri)

RAPPEL : Toute autre modification est interdite. De plus le changement des pièces par des éléments autres que ceux sus-cités ainsi que la modification des pièces d'origine par retrait de matière (carrosserie comprise) est également interdit.

ANNEXE 1 : Position de puce

Position identique sur toutes les autos

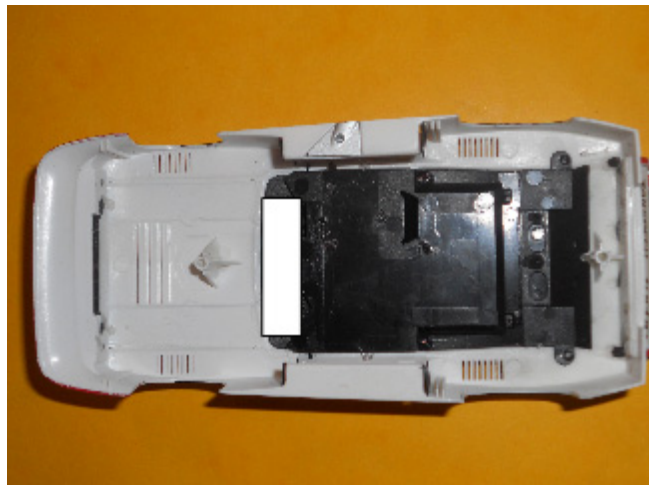


ANNEXE 2 : Position du lest carrosserie

Lancia



Ford Capri



Porsche 935

