

REGLEMENTS TECHNIQUE ET SPORTIF

Edition : D (15-11-2009)

Trophée Endurance Régionale SAISON 2009/2010



Table des matières

ARTICLE 1 REGLES FONDAMENTALES.....	3
ARTICLE 2 ENGAGEMENT GENERAL.....	3
ARTICLE 3 DIRECTION DE COURSE.....	3
ARTICLE 4 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE.....	4
ARTICLE 5 CONFORMITE ET CONTROLE.....	4
ARTICLE 6 DESCRIPTION DES VOITURES.....	4
A 61 Voiture.....	4
A 62 Châssis.....	5
A 63 Train AV.....	6
A 64 Train AR.....	7
A 65 Carrosserie.....	8
ARTICLE 8 DEPART ET DEROULEMENT DE L'EPREUVE.....	9
ARTICLE 9 INTERVENTIONS SUR LES VOITURES.....	10
ARTICLE 10 EQUIPES - Pilotage.....	12
ARTICLE 11 SORTIES DE PISTE - Ramassage.....	12
ARTICLE 12 SPECIFICITES DAVIC.....	13
ARTICLE 13 VAINQUEUR.....	14
ARTICLE 14 Attribution points pour trophée endurance de l'ouest :.....	14
RECAPITULATIF DES SANCTIONS.....	15
ANNEXES.....	16
L'ESSENTIEL	17

ARTICLE 1 REGLES FONDAMENTALES

Tout ce qui n'est pas autorisé par le présent règlement est interdit.

Par conséquent, l'état d'origine est requis quand aucune modification n'est autorisée. Par exemple, il n'y a aucune règle autorisant un traitement des pneus, donc il est interdit de traiter les pneus AR pour en modifier la structure ou la surface.

En cas de COMPORTEMENT ANTI SPORTIF évident d'une équipe, le directeur de course appliquera une sanction allant du stop&go jusqu'à l'exclusion immédiate de l'équipe de la course (sans remboursement de l'inscription).

ARTICLE 2 ENGAGEMENT GENERAL

Le Trophée Endurance Régional de piste DAVIC est régi par un comité composé des trois présidents des clubs de Rennes Nantes et Le Mans.

Les clubs organisateurs s'occuperont des engagements de leurs épreuves. Ils fixeront les dates butoirs en tenant comptes des échéances suivantes :

- Envoi des invitations 2 mois minimum avant la date de leur épreuve.
- Les clubs régionaux sont prioritaires si leur inscription arrive au plus tard 1 mois avant la date de l'épreuve.

L'engagement d'une équipe est validé après :

- réception du bulletin d'engagement et des chèques de la somme de **70 euros** (chèques à l'ordre du club organisateur)
- l'envoi du chèque valide l'inscription, la date de réception fera office de priorité.

Le club organisateur aura 5 places **maximum** de réservées.

L'inscription comprend la fourniture des trains de pneus arrière (nombre décidé par le club organisateur) et du moteur (d'autres moteurs seront à la disposition contre paiement). Les chèques seront encaissés au fur et à mesure du déroulement des épreuves.

ARTICLE 3 DIRECTION DE COURSE

Le président du club est le directeur de course. A défaut, il peut désigner un des membres du club organisateur pour assurer cette responsabilité et les autres membres du comité assureront par leur présence, la bonne application des règlements en vigueur.

La course sera contrôlée par au moins deux superviseurs. Ceux-ci, comme chacun des ramasseurs pour leur zone de ramassage, seront responsables de la surveillance de l'ensemble du circuit et signaleront les faits de course passibles de Stop&Go à la direction de course (voir ARTICLE 12 SPECIFICITES DAVIC).

La direction de course et les superviseurs auront la charge de contrôler et de valider les déclarations de Stop&Go des ramasseurs.

Ce règlement sera respecté, EN TOUS POINTS, par tous les pilotes inscrits à l'épreuve.

Toute réclamation devra être faite auprès du directeur de course par le responsable d'une équipe, et ce à tout moment de la course.

1/4 d'heure après l'arrivée officielle de la course, aucune réclamation ne sera recevable.

ARTICLE 4 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE

Le déroulement de la course sera régit par chaque club organisateur.

Il devra être transmis par les clubs organisateurs 2mois minimum avant la date de leur épreuve avec les invitations. (Voir Art.2).

Les essais libres devront durer au minimum 3h00.

Les essais qualificatifs devront être d'une durée de **30 minutes**.

La course comprendra une période ou la présence de l'éclairage des voitures sera obligatoire. La durée minimale devra être de 6h00 ou 1/3 de la durée totale de l'épreuve. Suivant le souhait des clubs organisateur elle pourra être une période de nuit, de pénombre ou sans changement de l'éclairage ambiant.

La gestion du timing est un impératif pour la bonne réussite d'une épreuve : chaque participant doit donc se conformer au planning mis au point par le club organisateur !

ARTICLE 5 CONFORMITE ET CONTROLE

Chaque équipe fournit sa voiture et sa (ses) poignée(s).

Les voitures, moteurs et pneus seront contrôlés et marqués lors du contrôle technique

Le contrôle sera effectué par un comité au minimum de trois contrôleurs obligatoirement de clubs différents. En fin de contrôle, les voitures seront déposées en parc fermé.

En cas de litige avec les personnes chargées du contrôle technique, et en dernier recours, le directeur de course tranchera.

A tout moment de l'épreuve, la conformité des voitures pourra être vérifiée. Les voitures doivent être conformes au règlement du début à la fin de l'épreuve (qualifications et course et CT final).

Les poignées sont de modèle et marque libre, sans composants électroniques qui sont incompatibles avec le système DaVic. Le raccordement des poignées est de type XLR.

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) ne pourra faire partie ou être raccordé à la poignée.

ARTICLE 6 DESCRIPTION DES VOITURES

La voitures au 1/32ème admise au départ d'une épreuve devra être la Porsche GT3 RSR de la marque Carrera pour la carrosserie et le châssis Hobby Slot complet.

A 61 Voiture

Rappel

Un train avant est composé d'un axe, de deux jantes et de deux pneus.

Un train arrière est composé d'un axe, d'une couronne, de deux jantes et de deux pneus.

Une carrosserie 1/32^{ème} est composée de la carrosserie « réelle », des vitres d'origine, de l'habitacle avec le pilote (d'origine avec tout les éléments présents) et de l'éclairage.

Les inserts de roues sont facultatifs mais devront être identiques sur les 4 roues.

Poids de la voiture complète

La masse totale minimum est de **102gr** en ordre de marche, puce comprise. Le poids minimum de la carrosserie complète équipée d'un système d'éclairage est de **34gr**

Caractéristiques de la puce DaVic : voir fiche puce.

A chaque constat d'infraction à cette règle lors de l'épreuve, l'équipe concernée se verra appliquer:

- moins de 1 gr : 25 tours de pénalité
- Masse inférieure de plus de 1 gr : 100 tours de pénalité

A 62 Châssis

Châssis

Seul le châssis Hobby Slot réf. **01001** est autorisé. (Toutes les couleurs sont autorisées).

Il est autorisé de couper les pattes latérales pour adapter le châssis à la largeur de la carrosserie.

Aimant

Les aimants devront être démontés. Aucun aimant ne doit être présent dans la voiture sauf les aimants du moteur.

Moteur.

Le moteur sera le même pour tout le championnat. Il sera de marque HSR 3 Long de 23 000 Tr/min de référence **ACR-022**.

Seuls les moteurs fournis par l'organisation sont autorisés pendant les qualifications et la course.

Le pignon sera de 9 dents et de marque Hobby Slot réf. **12001** (alu) ou **ACR-017** (bronze).

Le moteur peut être collé sur son support et/ou par du ruban adhésif, ou fixé à l'aide de vis à l'emplacement prévu sur le berceau moteur.

Une pièce de mousse pourra être intercalée entre le moteur et l'habitacle.

Si une équipe juge que son moteur a des performances inacceptables, elle pourra demander un second moteur en échange du premier (celui-ci sera consigné à la direction de course puis rendu à l'équipe en fin de course). Ce second moteur sera à la charge et aux frais de l'équipe demandeuse.

Un troisième moteur pourra être vendu seulement en cas de panne totale du second pour éviter l'abandon d'une équipe.

Il est interdit de rôder un moteur dans les stands ou de l'imprégner d'un produit « magique ».

La cage pourra être obturée par un morceau de scotch afin d'empêcher les boulettes de gomme d'y pénétrer.

Support guide/roues

Seules les réf. standard sont autorisées. (Ex : **01003** (noir) ou **01011** (rouge), Autres couleurs autorisées également).

Il est **obligatoire** qu'il soit reculé à fond vers l'arrière du châssis.

Il est autorisé de bloquer le coulissement par vissage et/ou collage.

Il est autorisé de couper les cales qui maintiennent l'axe avant en hauteur.

Berceau moteur

Seuls les berceaux standards sont autorisés (ex : réf **01004** (noir) ou **01012** (rouge), autres couleurs autorisées également)

Seuls les paliers d'origine ref **HSR-05002** Sont autorisés.

Les paliers pourront être collés dans leur logement.

Les vis de fixation du berceau moteur au châssis devront être toutes présentes en permanence et pourront être desserrées.

Elles seront soit celles d'origine, ou métriques de marque Ninco réf. 80910. Toutes les autres vis sont interdites.

Lest

Le positionnement des lests NON AIMANTES (matière libre solide) est libre sur le plan supérieur du châssis. Ils ne peuvent pas être positionnés dans l'épaisseur du châssis ni être visibles sous le plan inférieur du châssis (on ne doit rien voir en vue de côté sous le châssis).

Aucun lest ne peut participer au refroidissement du moteur.

Guide

La voiture comporte un guide de référence **02001**.

Placement de la puce Davic

La puce devra être positionnée sur le châssis entre l'axe avant et le moteur comme sur la photo en annexe.

A 63 Train AV

Pneus

Les pneus sont en caoutchouc et peuvent être remplacés par des « zéro grip » de provenance libre.

Il est **interdit** de les traiter (colle, vernis). Ils doivent :

- Être d'un diamètre mini de 18mm
- recouvrir toute la largeur de la jante
- rester plans sur l'ensemble de leur largeur
- être le plus possible cylindrique

Les pneus de type O-ring joint torique ou conique sont interdits.

Axe

L'axe est celui d'origine référence **HSR-13004** Il doit tomber de son propre poids librement en butée sur des parties de châssis pour que les roues soient le plus près possibles du sol (rail)

Il est autorisé de raccourcir l'axe AV pour qu'il ne dépasse pas à l'intérieur des jantes (aspect esthétique)

Jantes

Seules les jantes réf. **HSR-0300 3-4-5-6** sont autorisées (16mm x 2.38 mm)

Les jantes peuvent être collées à l'axe.

Il est autorisé de mettre des inserts dans les jantes.

Dimension

Le train AV avec pneus montés doit passer librement dans un gabarit de **58mm**.
Il est autorisé de mettre des cales (rondelles par exemple) sur l'axe pour limiter le jeu latéral du train.

Emplacement

Le train avant doit être obligatoirement logé dans le deuxième logement d'axe en partant du guide.

A 64 Train AR

Pneus

Taille obligatoire 19mm x 10mm

Les pneus seront fournis par l'organisateur de chaque épreuve à chaque équipe. Seuls ces pneus sont autorisés pendant les essais qualificatifs et la course.

Le modèle et la quantité fournis par l'organisateur devront être communiqués en même temps que l'invitation à l'épreuve.

L'organisateur devra fournir au minimum 2 paires de pneus à chaque équipe et fixer un maximum à utiliser pour la durée totale de leur course. Ces paires supplémentaires seront fournies par l'organisateur. Le prix sera au minimum celui que l'on peut trouver chez les revendeurs. L'organisateur s'assurera que les quantités nécessaires seront fournies pour la course et qu'un supplément sera disponible pour les équipes n'ayant pu s'en fournir avant les essais libres.

La première paire de pneu sera donnée lors du contrôle technique si la voiture a été acceptée.

Les changements de pneus se font de la manière suivante :

- on demande des pneus neufs marqués à la direction de course.
- on s'arrête au stand, **on change les pneus** devant le contrôleur technique.
- on redonne les anciens pneus (encore marqués) à la direction de course.

A tout moment les pneus de la voiture doivent comporter la marque du contrôle technique.

Axe

L'axe sera celui d'origine de **réf. HSR-13004**

Jantes

Seules les jantes **réf. HSR-0300 3-4-5-6 (16mm x 2.38mm)**

Il est autorisé de mettre des inserts dans les jantes.

Couronne

La couronne doit être de modèle **réf.11004 (alu) ou ACR-037 (bronze)** (Nombre de dents : **27dts**, couleur rouge)

Dimension

Le train AR avec pneus montés doit passer librement dans un gabarit de **62mm**.

Il est autorisé de mettre des cales (rondelles par exemple) pour réduire le jeu latéral du train.

En cas de perte d'une roue AV ou AR pendant la course, celle-ci devra être remplacée **immédiatement**. Une voiture ne doit pas rouler sans roue avant ni arrière, sauf pour rejoindre les stands.

La pénalité pour une voiture qui roule avec une roue en moins est de 15 tours (cf Tableau des sanctions : infractions au règlement technique).

A 65 Carrosserie

Accessoires de Carrosserie

- En cas de perte ou d'arrachement de l'aileron celui-ci devra être réparé au plus vite dans les cinq minutes suivantes. En cas d'impossibilité réelle de réparation conforme à l'origine, il faudra le re-fixer au plus près de son emplacement d'origine le plus conformément possible à l'origine et **faire valider la réparation auprès de la direction de course**.
- Il n'est pas obligatoire de réparer la perte d'un petit morceau d'aileron (validation de l'incident auprès de la direction de course)
- **REMARQUE** : le montage de l'aileron arrière pourra être modifié à l'aide de renforts souples (par ex élastiques) fixés sur les pylônes d'origine pour avoir une certaine mobilité afin d'éviter la casse.
- L'absence des petites pièces de décoration (essuie-glace, anneau de remorquage, rétroviseur, etc..) est acceptée pendant la durée de l'épreuve.

Fixation

La carrosserie est fixée sur les pattes latérales du châssis à l'aide des barrettes de fixation Hobby Slot **réf.01006 ou 01014** .La carrosserie doit être à tout moment fixe par rapport au châssis.

Les clips devront obligatoirement **êtres collés à fleur de la carrosserie** comme sur la photo en annexe.

Modification, poids et lest

- Il est **obligatoire** de coller la grille d'aération (partie métallique) à la résine. Sinon en cas de perte, elle risque de perturber le système d'air (voir photo en annexe).
- Obligation de découper l'échappement sur le châssis et le coller sur la carrosserie (seule la partie grise devra être présente (voir photo en annexe).
- Si le poids minimum de la carrosserie n'est pas atteint, du plomb devra être positionné au plus haut dans la carrosserie pour atteindre le poids mini. (voir photo en annexe)

Habitacle

Seul l'habitacle d'origine est autorisé. Tous les éléments qui le composent devront être présents.

Décoration

Couleurs et décorations libres. Originales (ou reproduction de modèles existants) et esthétiques bienvenues. **Les peintures fluorescentes sont interdites.**

Il sera remis un sticker à chaque équipe à mettre sur le toit de leur voiture lors de la période de nuit ou de pénombre afin d'identifier chaque équipe. (**Proposition du mans/rennes en cours**).

Eclairage

Un éclairage sera **obligatoire** dans la voiture, celui-ci devra être opérationnel au plus tard 2 minutes après l'annonce du début de la période de nuit fixée par le club organisateur de sa course ; toutes les Leds devront fonctionner au départ. Si ce n'est pas le cas la voiture devra être réparée.

Durant « la période de nuit » il sera autorisé qu'une led avant et arrière ne fonctionne plus.

L'éclairage est libre.

Il comprendra deux led avant permanentes de couleur blanche et deux led arrière permanentes de couleur rouge. L'éclairage pourra être mis en route ou arrêté à l'aide d'une prise et / ou d'un interrupteur.

Emplacement :

Il devra être placé obligatoirement sur l'un des flans de la carrosserie entre les deux ergots servant à fixer le châssis (Voir photo en annexes).

ARTICLE 7 Essais

Essais libres

Ils devront être d'une durée de 3h00 minimum.

Essais qualificatifs

Les essais qualificatifs sont obligatoires et devront durer 30min.

Le temps retenu, pour l'attribution de la place sur la grille, est le meilleur "chrono" réalisé par la voiture (autrement dit, le meilleur temps du meilleur pilote de l'équipe.). En cas d'égalité, les ex-æquo sont départagés : l'avantage va à l'équipe ayant réalisé le temps le plus tôt dans la séance.

Le résultat des essais qualificatifs détermine :

1. la position de chacune des voitures, sur la grille de départ Meilleur temps sur la 1ère ligne intérieure, 2ème temps sur la 1ère ligne extérieure, 3ème temps sur la 2ème ligne intérieure...etc.
2. le choix de la position de l'équipe à son poste de ramassage pour la durée totale de l'épreuve. Pole == premier choix, 2^{ème} temps == deuxième choix, Etc...
3. Le choix des postes de pilotage pour la course se fera en fonction de sa place sur la grille de départ : Pole == premier choix, 2^{ème} temps == deuxième choix, Etc...

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 anti-sportive peut entraîner la suspension du pilote pour le reste de la séance chronométrée.

ARTICLE 8 DEPART ET DEROULEMENT DE L'EPREUVE.

La course s'effectue avec le système DaVic à changement de voies.

Les voitures ne se trouvant pas sur la grille de départ une minute avant celui-ci, 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.

Le départ, éventuellement lancé derrière un pace car, est donné par le directeur de course ou l'un de ses assistants et ne pourra être retardé pour attendre une équipe ou un pilote.

En cas de problème électrique sur une piste, le pilote de l'équipe concernée doit en informer le directeur de course qui décidera de la procédure à suivre.

Si la course doit être interrompue, le temps de course ne sera pas suspendu.

Pendant une interruption :

- Aucun changement de pilote, et / ou de poignée, ni aucune intervention sur les voitures ne sont autorisés,
- Les interventions en cours sur les voitures au stand sont alors suspendues.

ARTICLE 9 INTERVENTIONS SUR LES VOITURES

Les changements de pièces sont autorisés pendant les essais 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.

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...

Pendant les essais qualificatifs, toutes les réparations, adjonctions de produits, nettoyages de tresses devront obligatoirement être effectués dans le stand commun à toutes les équipes. Le nettoyage des pneus sur le bord de la piste est autorisé avec une brosse adhésive uniquement. Pour cela, la voiture doit **obligatoirement** être prise depuis la zone de stand avant le nettoyage et doit être remise **obligatoirement** sur cette même zone de stands après le nettoyage.

A défaut d'observation des règles d'entretien, les sanctions suivantes seront applicables:

- **1^{ère} anomalie : annulation du chrono**
- **2^{ème} anomalie : exclusion du pilote fautif de la séance d'essai chronos**
- **3^{ème} anomalie : fin de séance immédiate pour l'équipe fautive.**

Pendant la course

- toutes les réparations, adjonctions de produits, nettoyages de pneus et de tresses devront obligatoirement être effectués dans le stand commun à toutes les équipes. 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. Pour cela, la voiture doit obligatoirement être prise depuis la zone de stand avant l'intervention et doit être remise obligatoirement sur cette même zone de stands après l'intervention.
- Intervention sur la puce DaVic : chaque équipe disposera de 2 puces en début d'épreuve, toute panne sera considérée comme fait de course et ne donnera lieu à aucun dédommagement en nombre de tours. Toutefois en cas de panne, l'équipe se verra attribuée une troisième puce afin d'en garder une de remplacement pour une éventuelle future panne.
- En bordure de piste, les seules opérations autorisées sont la remise en place d'un fil, des tresses, d'une carrosserie ou d'un guide déboîtés suite à un incident de course.
- Les commissaires pourront intervenir sur les voitures pour remettre une tresse, un guide ou une carrosserie déboîtée.
- Si une voiture est en panne (non roulante), elle doit être posée en bord de piste ou un mécanicien de son équipe viendra la récupérer.

Voiture de course et pièces de rechange

Les pièces de rechange, stockées en permanence pendant les qualifications et la course avec l'outillage de l'équipe dans la boîte fournie par l'organisation, sont les suivantes (quantité comptée avec la voiture de course complète) :

pièces	quantité	remarque
carrosserie	1	
aileron arrière	illimitée	
moteur	1	Fourni(s) par l'organisation. Un autre moteur peut être acheté en direction de course
châssis	1	Si casse châssis, autorisation d'en récupérer un avec validation de la direction de course.
support moteur	1	Idem châssis
support guide	1	Idem châssis
éclairage	illimitée	
Jantes et pneus AV	illimitée	
pneus AR		Fournis par l'organisation de l'épreuve
axe	illimitée	
pignon couronne	illimitée	
guide	illimitée	
tresses	illimitée	Marque obligatoire : Ninco 80101 (les Racing 80102 - 80103 sont interdites)
autres pièces, fils, visserie, connecteurs	illimitée	provenance libre. voir articles du règlement pour restrictions possibles

Entretien

Seuls les moyens fournis par l'organisation (produit nettoyant, brosse adhésive,...) peuvent être utilisés pour le nettoyage des tresses. 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 les moteurs.

Chaque infraction sera sanctionnée par:

- 20 tours de pénalité, la première fois.
- 50 tours de pénalité les fois suivantes.

ARTICLE 10 EQUIPES - Pilotage

Les équipes doivent être composées de **3 pilotes minimum**.

Les relais de pilotage sont libres en durée et en nombre. Toutefois un temps total de pilotage de chaque équipier doit respecter la règle suivante : temps total de course divisé par le nombre de pilote qui composent l'équipe avec un battement de +ou – **20 minutes**.

En cas de non respect de ce temps de pilotage l'équipe sera sanctionnée par:

- **100 tours de pénalité par erreur constatée**

La direction de course pourra fournir à tout moment un récapitulatif aux équipes pour gérer leur temps de pilotage.

Les changements de pilote se font avec la règle suivante : 1 pilote maxi par équipe sur le podium de pilotage :

- le remplaçant demande l'autorisation du changement à la direction de course
- la direction de course autorise ce changement et contrôle l'arrivée de la voiture dans la zone stand
- le remplaçant attend au bas de l'estrade le pilote sortant avant de monter sur l'estrade, il lui donne son badge à ce moment là
- le pilote remplacé vient donner le badge de son équipier à la direction de course et récupère le sien, la direction de course effectue le changement de nom à ce moment là.
- **Le pilote remplacé doit vérifier le bon changement sur le moniteur de contrôle.**

L'auto peut être entretenue lors des changements de pilote, comme dans la vraie course.

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

- **un avertissement la première fois,**
- **25 tours de pénalité la deuxième fois,**
- **50 tours de pénalité les fois suivantes.**

ARTICLE 11 SORTIES DE PISTE - Ramassage

Dès qu'une équipe est accueillie avec son choix de puces pour les essais libres, elle doit fournir un ramasseur en permanence et ce dès les essais libres.

Les horaires et emplacements, pour chaque équipe, seront fournis aux équipes et affichés à la direction de course et dans la salle.

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

- **un avertissement la première fois,**
- **25 tours de pénalité la deuxième fois,**
- **50 tours de pénalité les fois suivantes.**

Dans tous les cas, le pilote de l'équipe incriminée doit immédiatement remplacer le ramasseur manquant.

En cas de sorties de piste, les voitures seront remises en piste à l'endroit de la sortie par les ramasseurs. Si cela est possible, le ramasseur effectuera la remise en piste selon les préconisations du directeur de course, selon chaque us et coutume par circuit.

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** de la part des ramasseurs en poste. Dans ce dernier cas, l'ARTICLE 1 REGLES FONDAMENTALES est applicable.

Lorsque plusieurs voitures sortent de la piste en même temps et au même endroit, la logique veut que la première sortie soit remise en priorité. Même principe lorsqu'une auto en accroche une autre que l'on remettait en piste.

Les ramasseurs sont priés d'effectuer leur travail avec le plus de rigueur et d'objectivité possible en servant de leurs deux mains.

Le seul cas où le pilote peut « alerter un ramasseur d'une voix forte mais sans agressivité » est lorsque sa voiture sort dans un endroit difficile d'accès et peu visible (par exemple : SOUS UN PONT). La direction de course peut ainsi couper l'alimentation de la piste jusqu'à la remise en piste de la voiture.

Les pilotes sont tenus de rester courtois entre eux et envers les ramasseurs, ces derniers assurant une fonction ingrate et difficile.

A défaut les sanctions suivantes seront prises par le directeur de course:

En qualification:

- **1^{er} avertissement : un stop&go,**
- **2^{ème} avertissement : annulation des 5 meilleurs chronos de l'équipe du pilote fautif au moment de la faute.**
- **3^{ème} avertissement : exclusion du pilote pour la séance**

En course:

- **1^{er} avertissement verbal**
- **2^{ème} avertissement : un stop&go,**
- **3^{ème} avertissement : 20 tours de pénalité,**
- **Exclusion du pilote fautif (même s'il n'a pas fait son quota de pilotage).**

ARTICLE 12 SPECIFICITES DAVIC

Comportement.

- Il est interdit de doubler volontairement en passant par les voies de service (stands et/ou Stop&Go)
- Toute poussette ou percussio n entraînant la sortie de piste de la voiture poussée ou percutée est interdite. C'est au ramasseur témoin de l'incident de juger si la voiture percutée n'a pas commis la première faute, par exemple : déboîter à un aiguillage juste devant une voiture arrivant lancée, se mettre en travers dans un virage, rouler manifestement trop lentement à un endroit où la voiture est sensée rouler à pleine vitesse ou ralentir brutalement dans des zones qui sont loin des zones de freinage classiques, etc...

- 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.

Pour ces incidents de course, **la direction de course** fera appliquer les Stop&Go.

Tous les autres cas d'accident sont considérés comme "faits de course". Aucune sanction ne sera prise, sauf cas de **comportement ANTI SPORTIF évident**. Dans ce dernier cas, l'ARTICLE 1 REGLES FONDAMENTALES est applicable.

Si un ramasseur commet une erreur, celle-ci n'est sans doute pas volontaire. Le pilote incriminé doit effectuer son stop&go sans réclamation. En cas d'abus d'un même ramasseur envers une même équipe, la direction de course se réserve le droit à l'exclusion du ramasseur anti-sportif.

Panne.

Si une voiture tombe en panne, son pilote doit immédiatement le signaler et localiser la voiture, afin d'éviter les accidents. Un commissaire ou un équipier devra enlever le plus vite possible la voiture en panne de la piste. Une fois la réparation effectuée, la voiture est remise en piste dans la zone stand. En cas de non-respect de cette règle l'équipe fautive effectuera un stop&go.

"Stop & Go".

Si une équipe doit effectuer un stop&go, la procédure à suivre est la suivante:

A partir du moment où l'infraction est constatée, le pilote a 10 tours pour regagner la voie des Stop & Go et venir immobiliser sa voiture sur la portion de piste réservée au stop&go. Au bout de 10 secondes d'arrêt, un feu vert signale au pilote qu'il peut repartir (sur certaines pistes non équipées de feu vert/rouge, la sanction peut correspondre à un tour à blanc, ou un décompte d'un tour). 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 majeure), une pénalité forfaitaire de 5 tours lui sera infligée.

Le directeur de course est seul autorisé à donner (sur avis des ramasseurs) et faire respecter cette pénalité.

Au 5^{ème} Stop & Go, l'équipe hérite d'une pénalité de 10 tours (et le compteur de S & G est remis à zéro)

ARTICLE 13 VAINQUEUR

Est déclaré vainqueur, sauf déclassement éventuel, l'équipage ayant fait parcourir à sa voiture la plus grande distance. Lorsque "dernier tour" est annoncé à la voiture de tête, toutes les voitures s'arrêteront derrière elle après le franchissement de la ligne d'arrivée.

ARTICLE 14 Attribution points pour trophée endurance de l'ouest :

Réflexion en cours.

RECAPITULATIF DES SANCTIONS

Comportement antisportif	A l'appréciation du directeur de course
Poids de la voiture en course	<ul style="list-style-type: none"> • moins de 1 gr : 25 tours de pénalité • Poids inférieur de plus de 1 gr : 100 tours
Nettoyage de pneus non réglementaire pendant les qualifications	<ul style="list-style-type: none"> • 1^{er} avertissement : annulation du chrono du pilote fautif • 2^{ème} avertissement : exclusion du pilote • 3^{ème} avertissement : exclusion de la voiture pour le reste de la séance
Changement de pilote pendant le pace car	<ul style="list-style-type: none"> • 20 tours de pénalité, la première fois. • 50 tours de pénalité les fois suivantes.
Produits de nettoyage des pneus et tresses non autorisés	<ul style="list-style-type: none"> • 20 tours de pénalité, la première fois. • 50 tours de pénalité les fois suivantes.
Temps de pilotage non réglementaire Pilotes n'appartenant pas à la liste club déposée en début de championnat (minimum 2 sur la même épreuve)	<ul style="list-style-type: none"> • 100 tours de pénalité par infraction • la moitié des points pour l'équipe au championnat sur cette épreuve
Changement de pilote non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> • un avertissement la première fois, • 25 tours de pénalité la deuxième fois, • 50 tours de pénalité les fois suivantes.
Absence du ramasseur à son poste	<ul style="list-style-type: none"> • un avertissement la première fois, • 25 tours de pénalité la deuxième fois, • 50 tours de pénalité les fois suivantes. <p>Le pilote de l'équipe doit prendre la place de ramasseur immédiatement.</p>
Courtoisie envers les ramasseurs en course	<ul style="list-style-type: none"> • 1^{er} avertissement • 2^{ème} avertissement: un stop&go, • 3^{ème} avertissement: 20 tours de pénalité, • Exclusion du pilote fautif
Incident de course (poussette, ...)	<ul style="list-style-type: none"> • Un Stop&Go
Infractions au règlement technique qui améliorent les performances de la voiture (exemple : axe arrière trop large, nombre de pièces de rechange etc.....)	<ul style="list-style-type: none"> • 15 tours par contrôle de la voiture et remise en conformité sur le temps de course

Infraction au règlement n'améliorant pas les performances de la voiture.

- Arrêt au stand et remise en conformité sur le temps de course



Position des ergots à fleur de carrosserie :
avant à



Grille
coller :



Emplacement du plomb dans le trou pour
atteindre le poids mini de la carrosserie :



Emplacement obligatoire de l'éclairage sur l'un des
flancs de la carrosserie entre les deux ergots :



Emplacement obligatoire de la puce, sur le
châssis entre l'axe avant et le moteur.

Seule la partie grise de l'échappement est à
coller sur la carrosserie.



L'ESSENTIEL

- Carrosserie porsche 997 RSR de chez carrera – Poids = **34g**
 - Avec habitacle complet d'origine
 - Avec échappement obligatoire
 - Avec système d'éclairage.

- Châssis hobby slot
 - dimension voie arrière = **62mm**
 - pneus 19x10
 - dimension voie avant = **58mm**
 - pneus diamètre mini 18mm

- Poids total mini de la voiture : **102g**