



REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF SAISON 2009

<http://cfd132.over-blog.com/>

mail to : olivierdemoget@gmail.com

GSM : 06 74 74 30 36



Table des matières

ARTICLE 1 - REGLES FONDAMENTALES	3
ARTICLE 2 - ENGAGEMENT GENERAL	3
ARTICLE 3 ENGAGEMENT SPECIFIQUE	4
ARTICLE 4 DIRECTION DE COURSE	4
ARTICLE 5 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE.....	4
ARTICLE 6 CONFORMITE ET CONTROLE	5
ARTICLE 7 DESCRIPTION DES VOITURES.....	6
7-1 Voiture	6
7-2 Plate-forme Châssis	6
7-3 Train AV.....	8
7-4 Train AR	8
7-5 Carrosserie	9
ARTICLE 8 ESSAIS	10
ARTICLE 9 DEPART ET DEROULEMENT DE L'EPREUVE.....	11
ARTICLE 10 INTERVENTIONS SUR LES VOITURES	11
ARTICLE 11 EQUIPES - Pilotage	13
ARTICLE 12 SORTIES DE PISTE - Ramassage.....	14
ARTICLE 13 SPECIFICITES DAVIC.....	15
ARTICLE 14 VAINQUEUR.....	15
RECAPITULATIF DES SANCTIONS	16



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 remplacement des vitres d'origine, donc il est interdit de les remplacer par des vitres en lexan ou toute autre matière.

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

Les équipes participant au championnat 2009 devront se déclarer au plus tard le 10/01/2008, le cachet de la poste faisant foi, en envoyant :

- un bulletin d'engagement comportant la liste des pilotes retenus pour la saison
- les chèques des inscriptions pour chaque course
- des photos d'identité des pilotes en format numérique, ainsi qu'un C.V. de quelques lignes du parcours des pilotes (à l'adresse mail : olivierdemoget@gmail.com).

L'engagement d'une équipe sera validé après la clôture des inscriptions et l'étude des dossiers en cas de surnombre. Le nombre de dossiers retenus pour l'ensemble du championnat sera de 10 équipes (capacité de 15 équipes par course moins 2 places pour les « Wild Cards » invitées par les clubs et les 3 premiers du championnat sortant).

En cas de places disponibles de manière occasionnelle, le coordinateur pourra proposer à des équipes qui le désirent une place libre.

L'inscription comprend la réception du bulletin d'engagement et des chèques de la somme de **80 euros** (chèques à l'ordre de : La Cigale Slot Racing, NCPC, ACR276, Rapatel Slot Club).

La clôture des inscriptions d'une course se fera 30 jours maximum avant la compétition.

- Une équipe doit comprendre au minimum un pilote de nationalité française.

L'inscription comprend la fourniture des trains de pneus arrière et du ou des moteurs (d'autres moteurs seront à la disposition contre paiement). Les chèques seront encaissés au fur et à mesure du déroulement des épreuves **30 jours maxi avant la course**.

Le droit d'engagement est perçu aussi pour couvrir les frais d'organisation et d'attribution de trophées.

Un reversement (2.5 euros) par équipe et par course permettra d'attribuer une récompense aux équipes en fin de championnat.

- Un prix pour les 3 premiers du classement du championnat.
- Un prix pour la meilleure nouvelle équipe (équipe n'ayant pas participé au championnat précédent)
- Le trophée PESCAROLO des vainqueurs qui est remis en jeu chaque année jusqu'à ce qu'une équipe l'emporte 3 années au total.

Le bulletin d'engagement et les droits d'inscription doivent parvenir à l'adresse suivante :

Olivier Demoget
9 rue du Château d'eau
27100 VAL DE REUIL

LES 3 PREMIERES EQUIPES DU CHAMPIONNAT SORTANT SONT QUALIFIEES D'OFFICE POUR LES 24 H DU CHESNAY ET POUR LE CHAMPIONNAT SUIVANT.



ARTICLE 3 ENGAGEMENT SPECIFIQUE

- Chaque équipe devra confirmer par mail la liste des pilotes 30 jours avant une épreuve.
- Une équipe dont l'engagement aura été validé et qui déclare forfait à moins de 30 jours de l'épreuve devra trouver une équipe de remplacement sous réserve de perdre ses droits d'inscription.

ARTICLE 4 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. Le coordinateur et les autres membres du comité assureront par leur présence, la bonne application des règlements en vigueur.

La course sera contrôlée par au moins un superviseur. Celui-ci, comme chacun des ramasseurs pour leur zone de ramassage, est responsable de la surveillance de l'ensemble du circuit et signale les faits de course passibles de Stop&Go à la direction de course (voir ARTICLE 13 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.

Un quart d'heure après l'arrivée officielle de la course, aucune réclamation ne sera plus recevable.

Tout recours par voie juridique est exclu.

ARTICLE 5 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE

L'activité du samedi matin est à la libre organisation du club hôte (les précisions seront fournies aux équipes 30 jours avant le départ de l'épreuve)

Toutefois, afin d'assurer un maximum d'équité entre les équipes, il est impératif d'assurer **un minimum de 5 heures d'essais libres pour une course de 12 heures et 4 heures pour une course de 20 heures.**

Le déroulement **type** d'une épreuve de 12 heures est défini ainsi :

Samedi

- 13 H 30 Accueil des pilotes, distribution des moteurs et de 2 puces par tirage au sort. Remise du bulletin de vote pour le concours de présentation.
- 14 H 00 Essais libres, séance N° 1 avec voiture de la catégorie (mulet autorisé), piste tirée au sort.
- 16 H 30 Essais libres, séance N° 2 avec voiture de la catégorie (mulet autorisé).

ESSAIS LIBRES : SPECIFICITE SEANCE N°2 La seconde séance permettra aux équipes de changer de poste de pilotage selon la règle suivante N° de piste plus 7. Par exemple, l'équipe ayant roulé sur le poste 2 roulera sur le poste 9. Au-delà du chiffre 15, **on recommence par le poste 1**. Par exemple l'équipe ayant roulé en 10 roulera sur le poste 10 + 7 soit 15+2 donc le 2.

- 19 H 00 Fin des essais libres.
- **18 H 30-19 H 15** Rangement des stands personnels pour mise en place du stand commun avec une boîte contenant l'outillage et les pièces de rechange par équipe



- **19 H 00 – 19 H 30 Contrôle technique** des voitures et des boîtes « stands »
 - la voiture sera présentée ouverte pour la pesée et la mise en place des pneus neufs pour les qualifications se fera au contrôle
 - les voitures se présenteront au contrôle technique dans l'ordre des numéros d'inscription et resteront en parc fermé jusqu'aux qualifications.

TOUTES LES VOITURES DOIVENT ETRE APPORTEES DANS LA ZONE DU CONTROLE TECHNIQUE A 19 H 30 AU PLUS TARD. Tout délai dépassé sera sanctionné par une mise en place retardée d'autant pour les essais qualificatifs.

Exemple voiture présentée à 19H35 = 5 minutes de moins d'essais chronométrés.

- 19 H 30 – 20 H 30 **Essais chronométrés qualificatifs en 3 séances :**
 - Q 1 15 minutes à 15 pilotes en conservant la piste des essais libres 2
 - Q 2 10 minutes avec les 10 pilotes les plus rapides du Q 1 (toujours sur piste LIBRES 2)
 - Q 3 5 minutes avec les 5 pilotes les plus rapides du Q 2 avec un choix de piste pour les 5 équipes les plus rapides selon l'ordre du classement de la séance Q 2
- 20 H 30 – 23 H 15 Repas organisé par le club hôte

- Mise en parc fermé des voitures à la fin des essais chronos.
Récupération des bulletins de vote du concours de présentation
- Pendant le repas : Publication de la grille de départ et choix des postes de pilotage et de ramassage, programmation des 2 puces de chaque équipe.
- 23 H 30 Résultat du concours de présentation, Briefing.
- 23 H 40 Warm-up 10 minutes
- 23 H 50 Mise en grille. **Voir procédure de départ.**
- Minuit Départ de la course.

Dimanche

- 12 H 00 Arrivée de la course
- Proclamation des résultats et remise des prix.

ARTICLE 6 CONFORMITE ET CONTROLE

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

Le contrôle sera effectué par un comité au minimum de 2 contrôleurs obligatoirement de clubs différents + une personne du club organisateur. En fin de contrôle, les voitures et boîtes « stands » 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).

Les instruments de contrôle seront ceux mis à disposition du contrôle technique pour TOUTE la durée de l'épreuve. Un ou des contrôles techniques surprises pourront être effectués.

A l'issue de l'arrivée, toutes les voitures seront contrôlées.



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 pour l'alimentation et RCA pour la prise de changement de voie DAVIC.

Pendant la course, la poignée et la commande DaVic du pilote devront être directement connectées aux prises de commande du circuit. Aucun boîtier additionnel de commutation (multi-poignées ou autre) ne pourra être raccordé entre la poignée et le système de commande du circuit. Seul une rallonge ou adaptateur simple pourra être admis en supplément.

ARTICLE 7 DESCRIPTION DES VOITURES

7-1 Voiture

Les voitures au 1/32^{ème} admises au départ d'une épreuve sont décrites dans la liste qui est disponible sur le site <http://cfd132.over-blog.com/>.

Les inserts de roues sont de marque Slot-it présents sur les 4 roues. En cas d'absence d'un insert, 5 minutes de délai de remise en conformité sinon 20 tours de pénalités et remise en conformité. Ils ne devront pas être modifiés dans leur épaisseur et pourront être collés aux jantes.

Les vitrages d'origine ne peuvent être remplacés.

Les caractéristiques de la puce DaVic sont décrites dans la fiche « puce ». Les connecteurs type « tulipe » seront 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 masse totale minimum est de **85 gr** en ordre de marche, puce comprise. Le poids minimum de la carrosserie complète est de **28gr**.

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**

7-2 Plate-forme Châssis

Châssis

Seuls les châssis issus des kits réf SICH01, 05, 11, 21, 27 ou le châssis SICH16 sont autorisés.

Il est autorisé :

- de couper les pattes latérales pour adapter le châssis à la largeur de la carrosserie choisie
- d'augmenter le diamètre des passages d'axe av et/ou de limer les couteaux porte axe avant de la pièce ref SICH04
- de coller ce support guide/roues (ref SICH04).

Aimant

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

Moteur.

Le type de moteur sera le même pour tout le championnat 2009. Il sera de marque NSR rouge type SHARK 22000 tr/min. Il est autorisé de raccourcir l'axe moteur.



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

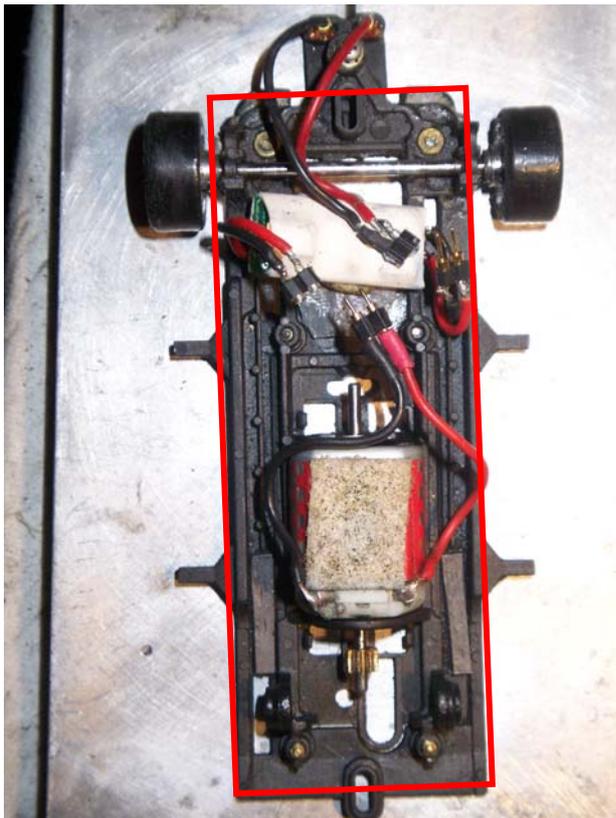
Le pignon est libre parmi les références ref SIPIxx.

Les ouvertures de la cage pourront être obturées par un adhésif de provenance libre afin d'empêcher des « corps étrangers » d'y pénétrer.

Le moteur peut être collé sur son support et/ou maintenu par une petite cale en mousse fixée sur le moteur ou en dessous du support pilote et/ou fixé au support moteur par du ruban adhésif.

Pour les courses, si une équipe juge que son moteur a des performances inacceptables, elle pourra demander un second moteur en échange du premier (celui-ci sera rendu 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.

Remarque : Il est interdit de rôder un moteur dans les stands ou de l'imprégner d'un produit « magique ». En cas d'infraction, la sanction est de 100 Tours. L'utilisation d'un moteur non marqué par la direction de course est passible de la même sanction, 100 T.



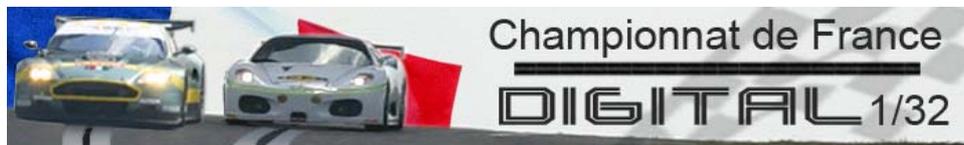
Lest

Le positionnement des lests (matière libre solide non aimantée) est libre sur le plan supérieur du châssis à l'intérieur du périmètre indiqué par le trait rouge.

Sur la carrosserie, les lests pourront être placés à tout emplacement à l'intérieur de la coque.

L'épaisseur des lests positionnés au niveau des portières ne pourra dépasser l'épaisseur des picots de carrosserie soit 0,5 cm (mesure prise sans l'épaisseur de la carrosserie).

Remarque : ils ne peuvent pas non plus être positionnés sous le plan inférieur du châssis.



Aucun lest ne peut participer au refroidissement du moteur.

Berceau moteur

Seuls les berceaux standards in line sans offset réf SICH13 et SICH 18 sont autorisés.

Seuls les paliers d'origine ref SICH14 sont autorisés, ils peuvent être collés.

Les vis de fixation du berceau moteur au châssis sont **de provenance libre**, elles devront être toutes présentes en permanence et pourront être desserrées.

Guide

La voiture comporte un guide parmi les modèles ref SICH06 ou SICH07 ou SICH10.

7-3 Train AV

Pneus

Les pneus sont en caoutchouc de provenance libre. Il peuvent être vernis et/ou limés sur les flancs et/ou la bande de roulement mais doivent :

- recouvrir toute la largeur de la jante
- rester plans sur l'ensemble de leur largeur (vérification possible au réglet ou pied à coulisse).
En cas de doute, remise en conformité obligatoire.

Les pneus de type « O-ring - joint torique » ou coniques sont donc interdits.

Axe

L'axe est de provenance libre mais devra être en **acier plein.**

Il doit tomber de son propre poids librement en butée sur des parties de châssis pour que les roues soient les plus près possibles du sol (rail). Roues indépendantes interdites.

Jantes

Seules les jantes ref SIPA17-ALS et SIPA24-ALS sont autorisées (15,8 mm x 8,2 mm).

Les jantes peuvent être vissées ou collées à l'axe.

Dimension

La largeur totale du train AV doit être telle que les roues ne dépassent pas de la carrosserie au plus de 1mm en tout. Largeur de la coque + 1 mm = voie avant selon mesure de chaque voiture.

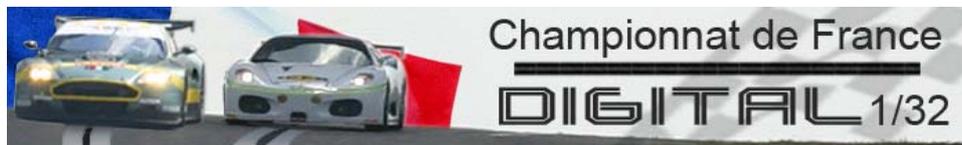
Il est autorisé de mettre des cales (rondelles par exemple) sur l'axe pour limiter le jeu latéral du train.

Exception pour la Porsche 997 qui présente une étroitesse importante de la voie avant et qui nécessite un dépassement de 2 mm par côté de la coque, ou une réduction des paliers du châssis ou de la largeur des jantes.

7-4 Train AR

Pneus

Les pneus de type NSR 5206 seront fournis par l'organisateur de chaque épreuve à chaque équipe. Seuls ces pneus sont autorisés pendant les essais qualificatifs et la course. L'organisateur devra s'assurer que les quantités nécessaires seront fournies pour la course et qu'un supplément sera disponible pour les équipes désirant en acheter avant les essais libres. Il est préconisé un train de pneus pour 4 heures de course.



Exemple d'attribution des pneus durant la course : une paire de pneus est donnée lors du contrôle technique, cette paire ne pourra être renouvelée qu'après la première heure de course.

Axe

L'axe est de provenance libre mais devra être en en [acier plein](#).

Jantes

Seules les jantes ref SIPA18-Als sont autorisées. (17,3 mm x 8,2 mm)

Couronne

La couronne doit provenir des modèles ref SIGlxx-yy. (Nombre de dents libre)

Dimension

Le train AR avec pneus montés et inserts doit passer librement dans un gabarit de **63 mm** et ne doit pas dépasser de la carrosserie de plus de 1 mm.

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 pendant la course, celle-ci devra être remplacée **immédiatement**.

7-5 Carrosserie

Fixation

La carrosserie est fixée sur les pattes latérales du châssis à l'aide des clips Slot It ref SICH20 et/ou par les vis de fixation serrées avant et/ou arrière. La carrosserie doit être à tout moment fixe par rapport au châssis.

En cas de rupture de plusieurs longerons du châssis, l'usage de scotch pour maintenir la carrosserie est interdit. Il faut alors utiliser son châssis de rechange.

Accessoires de Carrosserie

- Le système d'éclairage, si existant d'origine, doit être supprimé
- 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 refixer 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**. **L'usage de scotch pour maintenir l'aileron sur la carrosserie est interdit**. Il n'est pas obligatoire de réparer la perte d'un petit morceau d'aileron au-delà des potences (validation de l'incident auprès de la direction de course)
- L'absence des petites pièces de décoration (essuie-glace, anneau de remorquage, rétroviseur, etc..) est acceptée pendant la durée de l'épreuve.

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, cela sans modifier la forme de l'aileron. Les orifices de la carrosserie accueillant les pylones pourront être très modérément agrandis.

- La Lamborghini Murcielago devra être équipée d'un aileron FLY référence 79038. Pour cela deux orifices de la dimension des pylones de l'aileron devront être effectués dans l'arrière de la carrosserie. Ils seront situés à 2 mm maximum du bord de fuite du capot arrière de la voiture mesure prise en partant de l'arrière du pylone.

Modifications autorisées :

- Pour les carrosseries composées de plusieurs éléments, de coller ces éléments entre eux par l'intérieur.



- De réutiliser et de fixer le spoiler et extracteur arrière du châssis d'origine sur la carrosserie. Ils sont considérés comme des lests
- De réduire :
 - les puits de vis,
 - les parties internes **qui empêchent** de positionner correctement le châssis (ergo, déflecteur...)
 - de confectionner des supports latéraux pour coller les picots avec une matière plastique type plasticard (ex pour la Saleen).
- De fabriquer, dans le cas où la carrosserie d'origine ne comporte pas de puits de vis correspondant aux emplacements des trous du châssis HRS, ces puits de vis et de les coller sur la carrosserie en face des trous du châssis si l'on veut utiliser ce mode de fixation
- De remplacer l'habitacle par un élément masquant entièrement la mécanique et le châssis en vue de dessus à travers les vitres. Cet élément est :
 - en plastique ou carton uniformément plan avec un pilote 3D 1/32 rapporté (bras, volant et tête casquée)
 - et/ou en lexan avec un pilote en 3 D intégré peint

Décoration : Couleurs et décorations libres. Originales (ou reproduction de modèles existants) et esthétiques bienvenues.

Attention : La carrosserie devra comporter le numéro d'équipe attribué en début de championnat. Le châssis devra comporter le nom de l'équipe (lisible).

ARTICLE 8 ESSAIS

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 (selon Q 1 ou Q 2 ou Q 3).

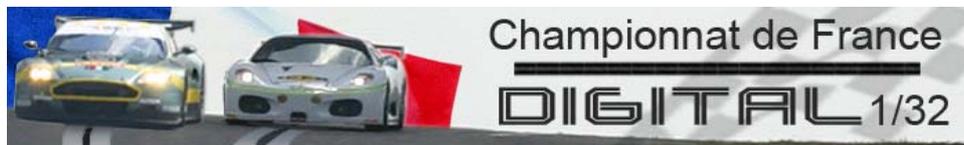
Le résultat des essais qualificatifs détermine :

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...

Précision : 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 **après une récidive** la suspension du pilote pour le reste de la séance chronométrée.

Les équipes qui n'auraient pas pu effectuer de tours chronométrés partiront dans l'ordre croissant des numéros de voitures après le dernier de la grille.

La pôle attribue un point à l'équipe.



ARTICLE 9 DEPART ET DEROULEMENT DE L'EPREUVE.

PROCEDURE DE DEPART : les voitures seront mises en place dans la zone des stands selon l'ordre de la grille de départ.

Les pilotes rejoindront la grille les uns après les autres pour valider le bon fonctionnement de leur auto en un seul tour de formation. Le directeur de course placera les autos à leur emplacement de départ (cf fichier excel de mise en grille). Les voitures ne se trouvant pas sur la grille de départ partiront, après le départ, de la voie des stands et après le passage de la dernière voiture de la grille sur la ligne de départ.

Un pilote dont la voiture a été rangée en grille et qui ferait avancer par mégarde sa voiture 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 une équipe ou un pilote.

Les pilotes de la première ligne surveillent l'extinction des feux rouges à l'écran. Les autres ne doivent surveiller que la voiture qui les précède sur la grille et ne se lancer qu'au départ de cette dernière.

En cas de problème électrique sur une piste, le pilote de l'équipe concernée doit en informer le directeur de course. Le directeur notera aussitôt la place occupée par l'équipe et l'écart des tours avec les équipes l'encadrant au classement. En cas de pb avéré, les tours seront rendus (cas très rare).

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.

La course a une durée de 12 h non-stop. Pour la dernière épreuve, le club de Rennes organise une 20 H avec interruption pour dîner en commun. Les horaires détaillés du programme vous parviendront 30 jours avant le départ.

ARTICLE 10 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 et la course, toutes les réparations, adjonctions de produits, nettoyages de tresses devront obligatoirement être effectués dans le stand commun à toutes les équipes par un membre de l'équipe.



Seul le nettoyage des pneus est autorisé sur le bord de la piste mais seulement avec une brosse adhésive ou rouleau de scotch. Pour cela, la voiture doit obligatoirement être prise et remise ensuite dans la zone stands.

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.

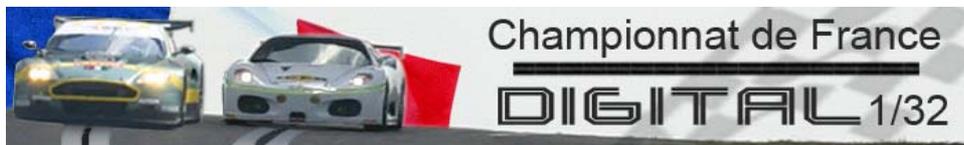
Pendant la course

- **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 avérée, l'équipe se verra attribuée une troisième puce afin d'en garder une de remplacement.
- En bordure de piste, les seules opérations autorisées sont **les remises en place des pièces suivantes** :
 - un fil, ou les connexions électriques
 - les tresses,
 - une carrosserie ou un guide déboîtés suite à un incident de course.

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	2	Pas de scotch pour le maintenir en place.
moteur	1	Fourni par l'organisation. Un autre moteur peut être acheté.
Châssis	2	Châssis de rechange avec au plus : support guide, support moteur, puce et lests pré installés
support moteur	2	Voir article 8
support guide	2	ref SICH04
Jantes et pneus AV	2 paires	Voir article
pneus AR	NSR 5206	Quantité au choix de l'organisation par épreuve
axe	3	Libre en acier plein
pignon couronne	illimitée	Marque slot it
guide	illimitée	Marque slot it
tresses	illimitée	Obligatoire : Ninco 80101 (ex : les racing 80102 - 80103 sont interdites)
autres pièces, fils, visserie, connecteurs	illimitée	provenance libre.



Entretien

Seuls les moyens fournis par l'organisation (produit nettoyant, brosse adhésive,...) 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.

Chaque infraction sera sanctionnée par :

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

ARTICLE 11 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 – une **demi-heure au total**, soit :

	12 HEURES	20 HEURES
Equipe de 3 :	entre 3 H 45 et 4H 15	MINIMUM 4 PILOTES
Equipe de 4	entre 2 H 45 et 3H 15	Entre 4 H 30 et 5 H 30
Equipe de 5	entre 2 H 09 et 2H 39	Entre 3 H 30 et 4 H 30
Equipe de 6	entre 1 H 45 et 2H 15	Entre 2 H 50 et 3 H 50

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

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

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 **sans courir** 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 12 SORTIES DE PISTE - Ramassage

Dès qu'une équipe est accueillie le samedi avec son choix de puces pour les essais libres, elle doit fournir un ramasseur faisant partie de l'équipe en permanence et cela 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 doit immédiatement remplacer le ramasseur manquant.

L'absence peut être due à l'usage d'un téléphone, d'un appareil d'écoute musicale ou au fait de boire, manger ou de dormir. Les sanctions citées plus haut sont applicables pour ces fautes.

En cas de sorties de piste, les voitures sont évacuées de la piste le plus vite possible pour éviter les carambolages. Les voitures seront ensuite remises en piste à l'endroit de la sortie par les ramasseurs sur la voie de ramassage utilisée selon les circuits.

Si cela est possible, le ramasseur effectuera la remise en piste selon l'ordre des sorties sans avantager d'équipe.

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. L'ARTICLE 1 - REGLES FONDAMENTALES est alors 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 se 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 reconnu difficile d'accès et peu visible (par exemple : SOUS LE 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.

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
- 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 13 SPECIFICITES DAVIC

Comportement.

- Deux voitures sur la même piste : toute poussette ou percussion 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...
- Changement de piste entraînant la sortie de piste de la voiture poussée : 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, éventuellement sur proposition des ramasseurs et superviseurs**, 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 de jugement, 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. 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 direction de course fait appliquer la procédure 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 sans avoir à effectuer son stop & go.

ARTICLE 14 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.

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, moteur non marqué. Pilotes n'appartenant pas à la liste 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.	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt au stand et remise en conformité sur le temps de course