



F1 LEGENDS 1970

6 ET 7 OCTOBRE 2018 RENNES

CHAMPIONNAT DU MONDE
DES PILOTES DE F1



POLICAR
miniature electric motor racing

COCHON GRILLE

5 GP

SAINTE COLOMBE

CONVIVALITE

F1

SLOT RACING

GENTLEMEN DRIVERS



REGLEMENT SPORTIF

PREAMBULE : Le règlement sportif définit les « règles du jeu » de l'épreuve. En complément du règlement technique, il précise l'inscription, l'organisation et le déroulement de l'épreuve (modalités, timing des courses, constitution des équipes, règles de conduite, tableau des pénalités, etc.).

F1 legends 1970, présentation

Après les deux éditions du F1 Legends et de l'Américain Legends et leurs francs succès, le RSC vous propose cette année de retrouver les formules 1, mais cette fois-ci lors du Championnat du Monde 1970. Nous retrouverons des constructeurs comme Matra, McLaren, March, Lotus, Ferrari, De Tomaso... et des pilotes de renom comme Jackie Steward, Henri Pescarolo, Jacky Ickx, Graham Hill, Jack Brabham, George Eaton...

L'idée du F1 legends 1970, c'est de retrouver l'espace d'un week-end l'ambiance et l'esprit des courses automobiles des Formule 1 des années 1970. En faisant revivre « le championnat du monde », à travers **5 grands prix mythiques** : Monaco, Spa-Francorchamps (Belgique), Charade (France), Hockenheim (Allemagne) et Kyalami (Afrique du Sud).

F1 Legends 1970, c'est **5 grands prix, disputés sur des F1 Policar**, par équipe de 3 ou 4 pilotes, sur piste Carrera, système digital Davic 15 postes. Et des épreuves **spéciales**.

Inscription

- Le F1 Legends 1970 rassemble et/ou oppose **15 équipes**
- Une équipe est constituée de **3 ou 4 pilotes**.
- Une équipe possède **un nom de pilote de son choix**, parmi ceux ayant couru le championnat du monde de F1 1970.
- Une équipe roule sur **un modèle Policar**, de son choix (voir la liste des modèles autorisés). Il n'y aura pas de couleur identique même pour les différents modèles Lotus ou March, chaque couleur ou groupe de couleur devra être validée par l'organisation. Par ex. si une équipe choisit une voiture entièrement rouge Lotus ou March, la March 701 de Chris Amon ne sera plus autorisée.
- Il n'y aura pas de numéro identique, le choix devra être validé par l'organisation. Le pilote choisi devra rouler sur le modèle de voiture qu'il pilotait en 1970. Le choix des sponsors est libre.
Attention : le nom de pilote et la marque doivent être « compatibles ». Par exemple, inutile d'inscrire Jacky Ickx / Lotus, votre demande serait refusée par la FIR (Fédération Inter-communale Rennaise) ! Liste des pilotes sélectionnables en fin de règlement.
- Les demandes d'inscription sont traitées **dans l'ordre d'arrivée des dossiers complets, accompagnés du règlement par chèque à l'ordre de « CPB Rapatel »**. Les équipes Rennaises s'inscriront en dernier.
- **Droits d'inscription : 70€/équipe** jusqu'au 31 mai 2017, 80€/équipe après le 31 mai. Les droits d'inscription couvrent la fourniture de 3 trains de pneus, et d'un moteur pour la course, ainsi que la fourniture des trophées et récompenses.
- L'inscription est définitive et non remboursable.

Les Formule 1 de 1970

Modèles autorisés : Marque Policar (uniquement)

- March 701 - #1 Jackie Stewart - Jarama GP 1970 ref : CAR04b
- March 701 - #10 Chris Amon - Spa GP 1970 ref : CAR04a
- Lotus 72 - #2 Jochen Rindt - Germany GP 1970 ref : CAR02a
- Lotus 72 - #3 Graham Hill - Oulton Park GP 1970 ref : CAR02b
- Lotus 72 - #8 Emerson Fittipaldi - Monaco GP 1972 ref : CAR02c
- Lotus 72 – kit blanc ref : CAR02z
- March 701 – kit blanc ref : CAR04z

Chaque équipe fournit sa propre voiture. Décoration d'origine ou dans l'esprit de l'époque. Le détail des pièces autorisées est donné dans le règlement technique.

Pneus, moteur : fournis par l'organisation. Les moteurs et pneus seront marqués et tirés au sort par les équipes au début des essais libres.

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

Les équipes

Composition : minimum 3 pilotes, maximum 4 pilotes. Il est rappelé que 2 des pilotes sont toujours mobilisés pendant toute la course, un pilote et un ramasseur. En cas d'absence au poste de ramassage, l'équipe reçoit une pénalité et si la situation perdure, le pilote doit assurer le poste de ramasseur.

Temps de pilotage : libre, à la discrétion de chaque équipe, de chaque équipier.

Les relais : à l'appréciation de chaque équipe. En informant au préalable la direction de course ; le pilote sortant arrête sa voiture dans la voie des stands et quitte son poste ; une fois descendu du podium de pilotage, le pilote entrant peut aller le remplacer.

Contrôle technique et boîte à outils

Contrôle technique : il démarre 30 mn avant la fin des essais libres. , en commençant d'abord par les équipes locales. Chaque équipe doit venir présenter sa voiture carrosserie ouverte. Et sa caisse à outils.

Caisse à outils : fournie par l'organisation pour y ranger les outils et pièces de rechanges de chaque équipe. Pas de fer à souder, graisse, huile, chiffon, ni culasse modifiée car tout cela est fourni par l'organisateur et disponible au « garage » (cf. table technique).

En course : à tout moment la direction de course peut interrompre la course pour effectuer des contrôles inopinés sur les voitures (conformité) et les pilotes (anti-dopage) et infliger des pénalités en cas de voiture non réglementaire.

Déroulement de la course

Essais libres : Chaque équipe dispose de son stand personnel. Les postes de pilotages sont tirés au sort en même temps que les moteurs. Durée : 3h00, découpée en deux séances de 1h30. Aucun mulet autorisé.

Spéciale « de transfert » : avant de démarrer la saison, chaque équipe doit, à tour de rôle, rallier la zone des stands du circuit de Monaco, au volant d'un transporteur, mis à disposition par l'organisation (sympa quand même !). La voiture de l'équipe est placée sur le plateau du transporteur, l'objectif étant de faire le transfert en un minimum de temps... et de casse !!!

Postes de pilotage : les postes de pilotage du Grand Prix de Monaco sont attribués en fonction des résultats de la spéciale « de transfert » : le 1e -> poste 1, 2e -> poste 15, etc... jusqu'au 15e -> poste 8. Même principe pour les 4 Grand Prix suivants.

Postes de ramassage : les postes de ramassage sont attribués par l'organisation. Une rotation des postes (+2) est effectuée à chaque nouveau Grand Prix.

Les grands prix : au nombre de 5, ils sont organisés comme suit :

- Warm-up : 5 mns, départ des stands. Les équipes peuvent effectuer toute intervention mécanique (y compris changement de pneus), comme en course..
- Mise en grille, départ arrêté sur 4 lignes. Les voitures qui ne sont pas sur la piste à la fin du warm-up partent de la voie des stands.
- entre 2h20 et 2h45 de course, selon les grands prix (voir le planning pour le détail)

Suspensions : le temps de course n'est pas arrêté lors des suspensions.

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

Règles de comportement en piste :

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

Règles de comportement envers les ramasseurs : Les ramasseurs doivent accomplir leur fonction avec la plus grande attention et appliquer les règles de base du ramassage, remettre la voiture gênée en 1er, être attentif au "Stop & Go", etc... Les pilotes doivent, dans tous les cas, rester courtois envers les ramasseurs sous peine de pénalité. Deux 'commissaire de piste' assurent le contrôle du bon comportement en piste des pilotes (supervision particulière des zones d'aiguillages ; aide des ramasseurs dans l'analyse des cas de 'Stop & Go')

Réclamations : Les éventuelles réclamations doivent être faites auprès du directeur de course qui est le seul juge quant à la suite à donner à cette réclamation.

Attribution des points et classement

Chaque grand prix donne lieu à l'attribution de points en fonction de l'ordre d'arrivée, mais seuls les 8 premiers marquent des points (normalement, ce sont les 6 premiers, estimez-vous heureux) :

1e -> 12pts
 2e -> 10pts
 3e -> 8pts
 4e -> 6pts
 5e -> 4pts
 6e -> 3pts
 7e -> 2pts
 8e -> 1pt

+ 1pt pour l'auteur du meilleur tour durant le Grand Prix.

Chaque spéciale donne également lieu à l'attribution de points, dits points de bonus en fonction du classement (au temps) : 1e -> 8pts, 2e -> 7,5pts, 3e -> 7pts, etc jusqu'au 15e -> 1pt

Sur les 5 grands prix, seuls les 4 meilleurs résultats sont conservés et pris en compte dans le total final. Est donc déclarée vainqueur et championne du monde des conducteurs l'équipe qui aura cumulé le plus grand nombre de points :

total des points Grand Prix (4 meilleurs)
 + **total des points spéciale « Transfert »**
 + **total des points autres spéciales « surprise »**

Planning du week-end

Samedi

- 8h30 - Essais libres, 2 séances de 1h30
- 11h00 - Début du contrôle technique, mise en parc fermé
- 11h30 - Fin des essais
- 12h00 - Spéciale de « transfert »
- 12h30 - Grand prix de Monaco, durée 2h30
- 15h00 - Grand prix de Belgique, durée 2h25
- 18h00 - Grand prix de France, durée 2h20
- 20h30 - Apéro + repas + spéciale + surprises
- repos (bien mérité) de nuit...

Dimanche

- 07h00 - Réveil, Petit-déjeuner
- 08h00 - Grand Prix d'Allemagne, durée 2h45
- 11h00 - Grand Prix d'Afrique du Sud, durée 2h30
- 14h15 - Classements officiels, remise des prix

Tableau des pénalités

FAUTES	PENALITES
Comportement antisportif	A l'appréciation du directeur de course
Manque de courtoisie envers un ramasseur ou un pilote	1ère fois : avertissement 2ème fois : stop & go 3ème fois : 25 tours de pénalité 4ème fois : exclusion du faitif
Absence du ramasseur à son poste	1ère fois : avertissement fois suivantes : 20 tours de pénalité (dans tous les cas et tant que le ramasseur est absent, le pilote doit ranger sa voiture dans la voie des stands et venir assurer ramassage)
Intervention sur la voiture sans s'être arrêté dans la voie des stands : nettoyage des pneus, réglage des tresses	1ère fois : stop & go 2ème fois : 10 tours de pénalité fois suivantes : 25 tours
Infractions au règlement technique (ex : axe arrière trop large, pneus, tresses non conformes, moteur non marqué...)	50 tours de pénalité par infraction constatée sauf moteur : 200 tours de pénalité et remise immédiate en conformité
Incident de course entraînant la sortie de piste d'une voiture (ex poussette)	Stop & Go
Changement de pilote non réglementaire	1ère fois : avertissement 2ème fois : 10 tours de pénalité fois suivantes : 25 tours de pénalité
Cinq "Stop & Go"	15 tours de pénalité

Liste non exhaustive des pilotes / marques

Liste des pilotes ayant participé au championnat de F1 1970 pouvant être choisis :

 Mario Andretti	March 701
 Jochen Rindt	Lotus
 Jones Miles	Lotus
 Alex Soler-Roig	Lotus
 Emerson Fittipaldi	Lotus
 Reine Wisell	Lotus
 Graham Hill	Lotus
 Chris Amon	March 701
 Joseph Siffert	March 701
 Dave Charlton	Lotus
 Ronnie Petterson	March 701
 Hubert Hahne	March 701
 John Love	Lotus
 Peter de Klerk	Lotus
 Jackie Stevart	March 701
 Johnny Cervo-z-Gavin	March 701
 Francois Cevert	March 701