REGLEMENT
CHAMPIONNAT VITESSE
DE L'OUEST 2011/2012

CORVETTE C6R NSR

Clubs Organisateurs :

NANTES ASMN
http://nantesslotracing.forumactif.com/

Amicale Sportive et Culturelle des Municipaux Nantais et de l'agglomération Nantaise, section Slot-Racing.

CAUDAN SRC
http://www.srcc.fcjcaudan.fr/

SAINT BRIEUC

RENNES RSC
http://www.rennes-slot-club.org/
http://rsc.forumactif.com/index.htm

Rennes Slot Club - Cercle Paul Bert Rapatel

LE MANS SRC

http://slot-lemans.org
http://slot-lemans.forumactif.com/forum.htm

Règle de base :

Ce règlement se veut simple et abordable à tous les clubs et leurs adhérents, le but pour tous étant de profiter d'une passion pour en faire une compétition en gardant toujours à l'esprit la convivialité de ces rencontres. Le but de ce règlement n'est pas de « fliquer » les compétitions, mais bien d'appliquer ensemble des règles de fonctionnement permettant de concourir en bonne équité.

Tout ce qui n'est pas autorisé dans le règlement sportif est interdit.
Les modifications essentielles par rapport à 2010-2011 sont surlignées en jaune fluo.

1- Inscription aux courses :

La compétition est ouverte aux membres des clubs organisateurs et aux extérieurs dans les conditions définies ci-dessous. 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, elle est fixée à **8€ par pilote et par course**.

Le nombre de pilotes est limité :

- à 36 en analogique, quel que soit le nombre de voies de la piste,
- à 40 en digital Davic.

Chaque club doit imprimer et diffuser ce règlement auprès de ses membres. La version du règlement qui fait foi est celle de l'organisateur ou à défaut du rédacteur. Elle est disponible en téléchargement sur le site du RSC Rennes :

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 pilote extérieur aux 5 clubs organisateurs peut s'inscrire au championnat. Son inscription est valide à cette condition : qu'il reste de la place après la fermeture officielle des inscriptions des clubs.

Un mode de restauration pour le midi peut être proposé.

Le principe d'attribution des points au championnat se fera selon la grille jointe en annexe 1.

Annexe 1 : tableau d'application des points.

2- Organisation générale :

1° Confirmation d'engagement : à son arrivée sur le site, chaque pilote devra se présenter à la direction de course pour confirmer son engagement et remettre ses pneumatiques arrière, ils seront présentés dans leur emballage d'origine (2 paires maximum) et seront contrôlés immédiatement.

2° Contrôles pendant et après l'épreuve : à l'arrivée de la finale, toutes les voitures doivent rester en parc fermée, les autos des trois premiers ainsi qu'une voiture tirée au sort se verront démontées pour contrôle. Si

l'auto n'est plus conforme, le (la) pilote est purement et simplement disqualifié(e) et la voiture du nouveau 3° est elle aussi contrôlée. Il est également possible, moyennant une suspension, d'effectuer un contrôle inopiné pendant la course.

3° Fonctionnement du parc fermé : les voitures sont placées dans un parc fermé à l'issue de leur contrôle technique, dès la fin de leurs essais pour les pilotes extérieurs et dès l'ouverture du club pour les pilotes 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 pilotes ne peuvent sortir leurs voitures du parc fermé que lorsque le classement final est officiel.

4° Contrôle technique : le contrôle des voitures des pilotes locaux devra commencer dès l'ouverture du club et se terminer au plus tard pendant la première série d'essai des pilotes extérieurs. Les voitures des pilotes extérieurs doivent être amenées au contrôle technique dès la fin du 1er segment de la série suivant leurs essais. (Pour la dernière série = + 3 minutes)

5° Non-conformité : si lors du contrôle technique, il s'avère que la voiture se trouve être non conforme, le pilote pourra remettre son véhicule en conformité pendant le warm-up sous l'œil d'un contrôleur technique ou à défaut d'un directeur de course. Si après vérification, il s'avère que la voiture n'est toujours pas en règle, le pilote est autorisé à revoir son véhicule pendant la manche, inter-segments compris. Mais ne pourra prendre la piste qu'après contrôle.

6° Manipulation des voitures : il est interdit aux pilotes de manipuler leurs voitures lors de la mise en grille, pendant les inter-segments et à la fin de la course.

7° Voiture accidentée : un concurrent qui perd un élément (roue, vis de carrosserie,…) de sa voiture doit s'arrêter immédiatement dans la zone **« Pit Stop »*** pour réparer sous peine de sanction, il repart de la zone **« Pit Stop »***

8° 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 **« Pit Stop »*** ainsi que sa remise en piste. Toute réparation est possible après le départ du warm-up 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 pendant les inters segments.

* Dans le cas ou le pilote se trouve dans l'impossibilité de se rendre dans la zone **« Pit Stop »** (Ex : roue, fil de guide,….) celui-ci devra repartir après réparation de l'endroit ou sa voiture s'était immobilisée.

9° Pneus : Le nettoyage éventuel des pneus pendant la course s'effectue par le pilote dans la zone **« Pit Stop »**.

10° Disqualification : la direction de course se réserve le droit, à tout moment et sans préavis, de disqualifier un pilote dont le comportement perturbe le bon fonctionnement de l'épreuve. Un pilote disqualifié ne marque pas de points au championnat pour la course concernée.

3- Organisation sportive :

1° L'alimentation de la piste sera de **12 à 14 volts** pour toutes les pistes. L'inversion éventuelle du sens de rotation devra se faire sur une intervention du schéma électrique du tracé et non sur les voitures.
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.

2° Les poignées : l'utilisation des poignées de type Parma est conseillé qu'elles soient à résistance ou électronique, raccordée obligatoirement avec une connectique de type XLR (positif à la piste). 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.

3° 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 de courses un ou plusieurs directeur(s) de courses suppléant(s) désigné(s) au moment du briefing. Pour des raisons d'organisations, le(s)

suppléant(s) doit ou doivent appartenir au club organisateur. Ils devront être clairement reconnaissables pendant toute la durée de l'épreuve.

4° 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.

5° La commission technique : au début de chaque épreuve, 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.

4- Déroulement chronologique:

Pistes analogiques

7h.00 : Ouverture impérative du club.

7h.00 à 7h.30 : contrôle technique des voitures des pilotes locaux, et préparation de leur voiture par les pilotes extérieurs

7h.30 à 10h10 : essais pour les pilotes extérieurs. (L'ordre de roulage et de ramassage de chaque pilote devra être affiché dans le club et un exemplaire devra être à la disposition des contrôleurs technique.
Déroulement : X segments de 3 minutes sans Warm Up. (X = nombre de voie).
(Voir ***annexe 2***)

10h.15 à 10h.25 : briefing des pilotes. Rappel des règles et zones de ramassage et du principe de la course à expliquer avant le début de chaque épreuve (+ d'autres principes si nécessaire).

10h.30 à 12h.30 : manche de qualification.
1ère série = 2 mn de remontage voiture+1 mn de warm up+X segments de 2 mn
2ème série = 2 mn de remontage voiture pendant le dernier segment de la série précédente + 1 mn de warm up + X segments de 2 mn.
3 ème, 4 ème série, …. = idem 2ème série.
Déroulement : (Voir détail chapitre 11) (X = nombre de voie)

12h.30 : neutralisation de la piste et verre de l'amitié.

12h.30 à 14h.00 : déjeuner.

14h.00 à 17h.30 : manche de couse avec repêchage.
Déroulement : (voir détail chapitre 11)
(Voir ***annexe 3***)

17h.30 à 17h.45 : Interruption avant la finale. Etablissement du classement provisoire en tenant compte du classement de chaque pilote à l'intérieur de chaque remontée.

17h.45 à 18h.15 : Finale des meilleurs pilotes à l'issue des repêchage (Si piste 4 voies=4 finalistes, si piste 6 voies=6 finalistes…). Mini contrôle technique des voitures des finalistes sur la pré grille.
Temps de la finale = 6 x 3 ou 6 x 5 min. Départ aléatoire ou choix des pistes de départ par les pilotes en fonction de leur classement provisoire.

18h.30 : classement et remise des prix.

Ces horaires sont donnés à titre de référence et peuvent évoluer en fonction de l'organisation sur le site. Autant que possible, ne pas rallonger ces horaires pour des raisons de trajets des pilotes les plus éloignés

Pistes digitales

Nombre maximal de pilote = 40

Planning :

- Essais libres (30mn)
  > Série 1 = 7h30 – 8h00 ; ramasseurs = les pilotes de la série 2 + aide locale si nécessaire
  > Série 2 = 8h10 – 8h40 ; ramasseurs = les pilotes de la série 3 + aide locale si nécessaire
  > Série 3 = 8h50 – 9h20 ; ramasseurs = les pilotes de la série 1 + aide locale si nécessaire
  > nombre de pilote par série = nombre de pilote extérieurs / 3 ; ne devrait pas dépasser 12 !
  > départ = des stands
- Contrôle technique
  > Voitures des pilotes du club organisateur = 7h30 – 8h15
  > Voitures des pilotes de la série 1 des essais libres = 8h15 – 8h40
  > Voitures des pilotes de la série 2 des essais libres = 8h55 – 9h20
  > Voitures des pilotes de la série 3 des essais libres = 9h35 – 10h00
- Briefing = 10h00 – 10h10
- 1ère manche (classement pour les repêchages) (30 mn)
  > Série 1 = 10h15 – 10h45 ; ramasseurs = les pilotes de la série 3
  > Série 2 = 10h55 – 11h25 ; ramasseurs = les pilotes de la série 1
  > Série 3 = 11h35 – 12h05 ; ramasseurs = les pilotes de la série 2
  > nombre de pilote par série = nombre de pilote total / 3 ; ne dépassera pas 14 !
  > départ 1 ère manche = Postes de pilotage tirés au sort. Les voitures sont placées sur 2 ou 4 voies (selon la piste) dans l'ordre du tirage au sort (poste 1 = place 1, poste 2 = place 2, …)
- Apéritif et repas = 12h05 – 14h00
- Courses avec repêchage (25mn par course y compris la finale ; 1/3 des pilotes par manche)
  > 1/8 finale A = 14h00 – 14h25 ; pilotes = qualifiés paires du 40ème au 22ème ; ramasseurs = 1/8 B
  > 1/8 finale B = 14h35 – 15h00 ; pilotes = qualifiés impaires du 39ème au 21ème ; ramasseurs = 1/8 A
  > 1/4 finale A = 15h10 – 15h35 ; pilotes = qualifiés paires du 20ème au 12ème + 5 repêchés de 1/8 A ; ramasseurs = 1/4 B
  > 1/4 finale B = 15h45 – 16h10 ; pilotes = qualifiés impaires du 19ème au 11ème + 5 repêchés de 1/8 B ; ramasseurs = 1/4 A
  > 1/2 finale A = 16h20 – 16h45 ; pilotes = qualifiés paires du 10ème au 2ème + 5 repêchés de 1/4 A ; ramasseurs = 1/2 B
  > 1/2 finale B = 16h55 – 17h20 ; pilotes = qualifiés impaires du 9ème au 1er + 5 repêchés de 1/4 B ; ramasseurs = 1/2 A
  > Finale = 17h30 – 17h55 ; pilotes = 5 meilleurs résultats des 1/2 finales A et B ; ramasseurs = les autres pilotes des 1/2 finales A et B
  > départ manches de repêchage et finale = Les poste de pilotages seront attribués dans l'ordre des classement de chaque série. (chaque club définira un ordre de préférence des poste de pilotage (meileur résultat sur meilleur poste du club). Les voitures seront mises en grille de départ sur 2 ou 4 voies dans l'ordre des classements

  Exemple de Rennes :

Classement	10è	8è	6è	4è	2è	1er	3è	5è	7è	9è	11è
Poste de Pilotage	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

  Les classements de la première manche, de toutes les manches de repêchage et de la finale se feront au nombre de tour et 1/100ème de tour)

5- Types de véhicules homologués :

1° Généralités :

Véhicules homologués **: CORVETTE C6R NSR** (réf. **1071 1076 1077 1083**) et en cours de saison tout véhicules nouvellement au catalogue du constructeur possédant des caractéristiques analogues aux références ci-dessus, sauf si le constructeur modifie les caractéristiques de cette nouveauté pour la rendre plus performante.

Règle de base : En terme de préparation tout ce qui n'est pas autorisé est interdit.

2° Seules modifications autorisées (ou nécessaires) :

1. Identification du pilote (Nom complet) (pseudo, diminutif, initiales, prénom seul : **INTERDITS**) au feutre ou par étiquette sous le châssis de la voiture.

2. Démontage de l'aimant obligatoire.

3. Poids de la voiture :
   - **Poids minimum de la voiture complète = 90g.**
   - **Poids minimum de la carrosserie + habitacle = 21g, sans les vis.**

4. Lestage : Les plombages éventuels doivent être répartis à l'intérieur du châssis, sans être visible à l'œil de l'extérieur (carrosserie fermée). La fixation des plombages sera assuré par de l'adhésif double face ou de la colle néoprène.

5. Tresses de la marque **NSR** référence **4822 ou NINCO référence 80101 .**

6. **largeur des voies : avant = 59,5mm maxi, arrière = 61,5mm maxi. Diamètre minimum des roues avant, pneu monté sur la jante : 19mm**

7. Il est autorisé de coller le moteur à la colle Néoprène ou avec de l'adhésif. Le bâtit moteur pourra être découpé du côté du pignon afin de faciliter le démontage de celui-ci .Il est autorisé de fixer le moteur avec des vis. (Voir photo annexe 5c)
Le moteur restera sur le même plan que le berceau et le châssis

8. il est autorisé de caler l'axe arrière avec des bagues pourvu que la largeur maxi de la voie arrière soit respectée.

9. Les vis de carrosserie sont 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).
Le berceau moteur pourra être desserré.

10. Berceau moteur d'origine : ref **1237.** Les vis de fixation du berceau moteur sont libres, les suspensions sont interdites.

11. les quatre vis du train avant sont facultatives, la vis du support de guide est facultative. L'usinage des pneus avant est interdit. Les pneus avant devront être en permanence en contact avec la piste, le contrôle sera réalisé au moyen d'un marbre.

12. Il est obligatoire d'agrémenter les jantes alu par les inserts d'origine.

13. L'emplacement de la puce est imposé derrière le train avant, découpe des jambes du pilote autorisée au ras du cockpit (voir photo annexe 5b).

14. Les fils reliant le guide à la puce et la puce au moteur sont libres.

15. L'habitacle doit rester strictement d'origine. Cependant, la présence des rétroviseurs, est facultative (pièces fragiles).

16. Rappel : Toute autre modification est interdite.
De plus le changement des pièces par des éléments autre que celles de la marque ainsi que la modification des pièces d'origine par retrait de matière (carrosserie comprise) est également interdit.

3° 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 consolider avec de la colle ou de la résine sans toutefois modifier son aspect extérieur (approbation du contrôle technique), les clauses de poids de

carrosserie restent effectives. Elle doit avoir un aspect proche de l'origine. Lors de la course, obligation est faite de réparer la carrosserie si elle est endommagée. L'absence des rétroviseurs est cependant autorisée.
Le montage de l'aileron doit être fait de manière durable (à l'appréciation du contrôleur technique). En cas de casse, sa présence est obligatoire au départ de chaque manche. Réparation au moyen de colle ou adhésif autorisée.

4° Les pneumatiques :

Type de pneus.
Seuls sont homologués les pneumatiques suivants :
A l'avant : pneus d'origine **NSR 18X8 référence 5226**
A l'arrière : **Marque à préciser par l'organisateur de chaque manche lors de l'invitation (la taille des pneus d'origine est 20X11)**

Répartition des pneus : chaque pilote devra apporter au moins une paire de pneus AR neufs et en boîte d'origine, et deux paires maximum. Ceux-ci seront mélangés avec ceux de ses adversaires et tirés au sort pour être redistribués.

Traitement des pneus : aucun traitement sur les pneumatiques n'est autorisé, hormis le nettoyage à l'aide de brosse à habit ou scotch **fourni par l'organisateur**.

Pneus avant : Aucune retouche ou traitement de type vernissage n'est autorisé sur les pneus avant.

5° Pièces de rechange :

Toutes les pièces de rechange doivent se trouver dans une boîte marqué au nom du pilote (couvercle de la boîte d'origine contenant la voiture par exemple). L'ensemble sera apporté au contrôle technique et placé en parc fermé en même temps que la voiture.
Cette boîte ne devra contenir ni lubrifiants ni produits divers de nettoyage ou de traitement. Les produits de lubrification (huile et graisse), ainsi que le produit de nettoyage (essence C ou F pour les pneus, alcool à brûler pour les tresses) seront fournis par l'organisation et à disposition des pilotes. Seuls seront autorisés en plus des outils, une colle et / ou du ruban adhésif.

6- Ramassage :

Les pilotes effectuant le ramassage sont (sauf impossibilité) ceux qui n'ont pas à rouler à la suite de cette manche et sont désignés par la direction de course. **Le nombre de séries de ramassage effectué par chaque pilote peut être différent.** Le ramasseur est un assistant au directeur de course et doit indiquer rapidement tout problème intervenant sur la piste. 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.

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 de l'article 8 s'appliquent.

Chaque voiture sera repérée par une étiquette numérotée et/ou de couleur collée sur le pare-brise correspondant au numéro de la voie, en cas de décollage de celle-ci une « suspension » est possible. L'étiquetage de la voiture est sous la responsabilité du pilote en dernier recours.

7- Réparations :

A proximité de la piste, il sera mis à disposition une table permettant à chaque utilisateur d'effectuer les réparations mécaniques ou de carrosserie. Sur place, les pilotes et mécanicien auront à disposition au minimum : **1 fer à souder branché sur le secteur + une brosse à pneus + 1 burette de lubrifiant, de la graisse**

8- Sanctions :

Toute sanction reste à l'appréciation du ou des directeur(s) de course.

1er non-respect du règlement : 5 tours de pénalité.
2ème non-respect du règlement : 10 tours de pénalité.
3ème 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.**

9- Présentation des voitures et pièces détachées :

- Références des types de voitures homologuées (Voir ***annexe 4***).
- Références des pièces détachées autorisées (Voir ***annexe 5***).

10- Présentation des clubs et pistes du championnat :

- Type de revêtement, (marque des rails)
- Nombre de voies,
- Sens de roulage,
- Longueur développée,
- Photos ou plan des pistes (***Voir annexe 7***).

11- Détails des temps de courses analogiques:

a) Essais (timing maximum, si pas de pilotes locaux)

4 voies analogiques (Caudan et Saint Brieuc)

4x3 mn=12 mn + 4x1 mn inter segment=16 mn + 2 mn changement entre série= 18 mn
=> 9 séries de 4 pilotes = 36 pilotes = 9x18 min. = **162 mn**
Soit 2heures 42 minutes

(Tableau d'organisation des essais : voir *annexe 2*)

b) Qualification

4 voies (Caudan et Saint Brieuc)

4x2 mn=8 mn + 4x1 mn inter segment= 12 mn + 1 mn warm up = 13 mn
=> 9 séries de 4 pilotes = 36 pilotes = 9x13 min. = **117 mn**
Soit 1heure 57 minutes

c) Course avec repêchage (sans finale)

4 voies (Caudan et Saint Brieuc)
(1 repêché par remontée, sauf 2 repêchées ¼ et ½ finale)

4x3 mn=12 mn + 4x1 mn inter segment= 16 mn + 1 mn mise en grille= 13 mn
=> 12 séries de 4 pilotes = 12x17 min. = **204 mn**
Soit 3 heures 24 minutes
Séries : 1/64 A, 1/64 B, 1/32 A, 1/32 B, 1/16 A, 1/16 B, 1/8 A, 1/8 B, ¼ A, ¼ B, ½ a, ½ B

d) Finale

4 voies (Caudan et Saint Brieuc)

4x3 mn + 4x1 mn inter segment = 16 mn + 1 mn de mise en grille = **17 mn**
Où
4x5 mn + 4x1 mn inter segment = 24 mn + 1 mn de mise en grille = **25 mn**

11- Détails des temps de courses digitales:

Minimum : 1h25 par pilote
Maximum : 1h50 par pilote repêché 1 fois ; 2h15 par pilote repêché 2 fois

12- Calendrier des épreuves saison 2010/2011:

- Rennes RSC : Dimanche 27 novembre 2011
- Nantes ASMN : Dimanche 22 janvier 2012
- Saint-Brieuc : Dimanche 05 février 2012
- Le Mans SRC : Dimanche 18 mars 2012

13- Classement Club :

A l'issue du championnat, les clubs se verront attribuer un classement récompensant l'assiduité et le résultat. Le calcul se fait en additionnant les résultats des 3 meilleurs pilotes de chaque club pour chaque course et sur l'ensemble des courses (points obtenus en individuel).

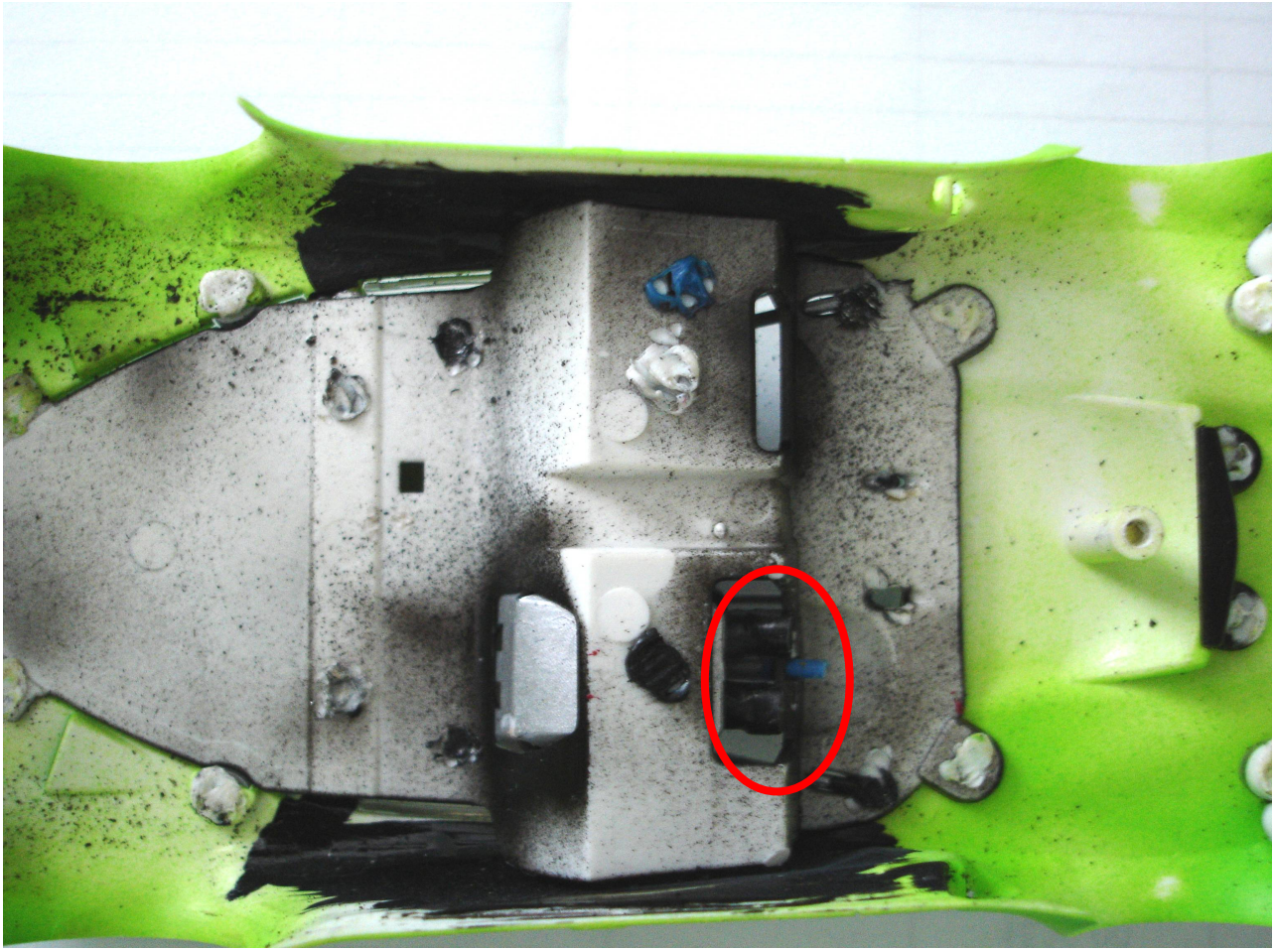
***NOTE :* ce règlement se veut le plus précis possible. Toutefois, il peut contenir des erreurs, des imprécisions. Si vous souhaitez éclaircir un point, poser une question, vous pouvez le faire en envoyant un email à Martial ROUX (martialrx@yahoo.fr), ou Dominique SAINT LARY (dominique.saint.lary@numericable.fr)**

14- Annexes :

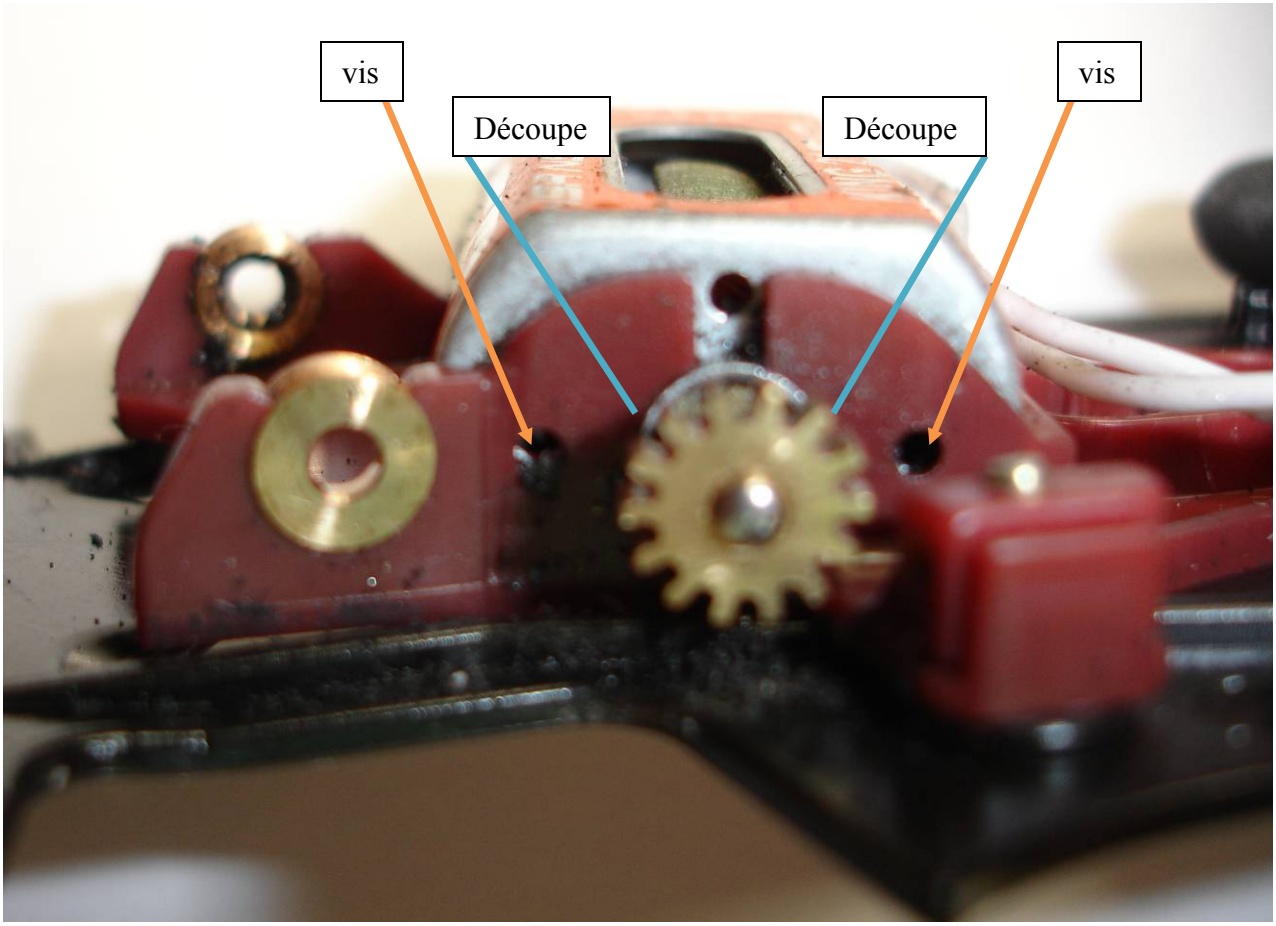
Annexe 1 : Attribution des points.(*Fichier Excel séparé)*
Annexe 2 : Tableaux des essais.(*Fichier Excel séparé)*
Annexe 3a : Tableaux de course avec repêchage (4 voies analogiques).(*Fichier Excel séparé)*
Annexe 3b Tableaux de courses digitales avec repêchage(*Fichier Excel séparé)*
Annexe 4 : Voitures homologuées
Annexe 5 : Références des pièces détachées.
Annexe 5b : Photos des modifications et de l'emplacement de la puce.
Annexe 6 : Tableau des contrôles techniques.(*Fichier Excel séparé)*
Annexe 7 Récapitulatif des caractéristiques

annexe 4 : modèles autorisés

annexe 5b



Annexe 5 c



Annexe 7 : récapitulatif des caractéristiques techniques de la corvette C6R pour le championnat 2011-2012

- références des modèles autorisés : NSR . 1071 1076 1077 1083
- **carrosserie strictement d'origine**
- tous les éléments doivent être présents <u>sauf les rétroviseurs</u>
- **poids minimum de la carrosserie (sans les 2 vis) = 21 grs**

- **partie mécanique strictement d'origine**
- position de la puce imposée, devant le pilote (cf photos annexe 5b)
- pneus avant d'origine (ref 5226), **diamètre extérieur mini : 19mm**
- pneus arrière choisi par l'organisateur (pour info, taille d'origine des pneus arrière 20x11)
- guide low profil longer blade réf 4841
- fils et oeillets libres
- **largeur maximale des voies : avant = 59.5 mm arrière = 61,5mm**
- tresses NSR 4822 ou NINCO 80101
- berceau moteur ref 1237 extra hard violet/rouge
- support guide ref 1234 extra hard violet/rouge
- couronne réf 6531 anglewinder 31 dents, pignon réf 7113 13 dents
- chassis serré, berceau désserré
- **poids total minimal de la voiture complète (y compris la puce) = 90 grs**