

REGLEMENT CHAMPIONNAT VITESSE DE L'OUEST 2012/2013

Mercedes SLS Scaleauto

Clubs Organisateur :

NANTES ASMN

<http://nantesslotracing.forumactif.com/>

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



SAINT BRIEUC

RENNES RSC

<http://www.rennes-slot-club.org/>
<http://rsc.forumactif.com/index.htm>

Rennes Slot Club - Cercle Paul Bert Rapatel



CAUDAN SRC

<http://www.srcc.fcjcaudan.fr/>



LE MANS SRC

<http://slot-lemans.org>



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 2011-2012 sont surlignées en vert fluo.

Changement par rapport à la V1

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 Forum du Mans** :

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 1^{er} 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 où le pilote se trouve dans l'impossibilité de se rendre dans la zone « **Pit Stop** » (Ex : roue, fil de guide,...) celui-ci devra remettre sa voiture dans la zone « **Pit Stop** »

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

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- Types de véhicules homologués :

1° Généralités :

Véhicules homologués : **MERCEDES Scaleauto SLS West 2013**

Règle de base : En termes 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 = 75g.**
- **Poids minimum de la carrosserie + habitacle = 19g, avec vis**
- **Poids minimum du châssis avec pneus= 56g**

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 ou **MB N° MB19080.**

6. largeur des voies : avant = 62mm maxi sur pneus, arrière = 62,5mm maxi sur jantes. Diamètre minimum des roues avant, pneu monté sur la jante : 19mm.

7. Il est autorisé de coller le moteur à la colle ou avec de l'adhésif. Le moteur restera sur le même plan que le berceau et le châssis. **(voir annexe pour contrôle)**

8. il est autorisé de caler les axes avec des bagues pourvu que la largeur maxi des voies soit respectées.

9. Les vis de carrosserie. 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).

10. Berceau moteur d'origine : **ref SC6520.** Les vis de fixation du berceau moteur sont libres, les suspensions sont interdites. **Les deux pattes latérales servant à un système de suspension peuvent**

être coupées. (Voir annexe pour coupe). les deux pièces plastiques maintenant les aimants sont facultatives. **Le berceau moteur pourra être desserré.**

11. les quatre vis du train avant sont facultatives. 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. **Les pneus devront être plats sur au moins 7mm et sans excroissance ou relief.**

12. Il est autorisé d'agrémenter les jantes alu par des inserts. **Ces derniers ne devant pas dépasser de la jante.**

13. L'emplacement de la puce est imposé entre le puit de vis avant et le berceau. (Voir annexes).

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. Châssis: Les rondelles plastiques rouges d'origine son obligatoires. Elles devront être collées sur les puits du châssis. Aucune retouche n'est autorisée. **Les triangles noirs empêchant l'installation du berceau moteur doivent être coupés. Les bavures doivent être nettoyées sans élargir l'écartement central (27.30mm). Voir annexes**

17. le pignon, la couronne, et les axes d'origine et le guide peuvent être remplacés par la gamme slot it (Voir annexe récapitulatif des caractéristiques techniques pour références).

18. Rappel : Toute autre modification est interdite.

De plus le changement des pièces par des éléments autre que nommé en annexe ainsi que la modification des pièces d'origine par retrait de matière (carrosserie comprise) est également interdit.

19. Couronne SC : les deux parties de la couronne d'origine doivent être présente sur l'axe arrière.

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 peut être un montage souple. son emplacement et sont inclinaison d'origine doit être respecté (montage avec mousse interdit). En cas de casse, sa présence est obligatoire au départ de chaque manche. Réparation au moyen de colle ou adhésif autorisée.

Les éléments au nombre de 11, réalisés en électro-découpe devront être collés. (Éléments pouvant créer des courts circuits sur la piste) Point à vérifier au CT.

4° Les pneumatiques :

Type de pneus.

Seuls sont homologués les pneumatiques suivants :

A l'avant : pneus d'origine REF 4734 (scaleauteau)

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.

5- 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 remplaçant 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.

En mode analogique, 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.

6- 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**

7- Sanctions :

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

1^{er} non-respect du règlement : 5 tours de pénalité.

2^{ème} non-respect du règlement : 10 tours de pénalité.

3^{ème} non-respect du règlement : disqualification de l'épreuve.

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

8- Présentation des voitures et pièces détachées :

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

9- Calendrier des épreuves saison 2010/2011:

- Nantes ASMN : Dimanche 04 Novembre 2012
- Rennes RSC : Dimanche 06 Janvier 2013
- St Brieux : Dimanche 03 Février 2013
- Le Mans SRC : Dimanche 31 Mars 2013

10- 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 Alexis Esnault (alexis.esnault@wanadoo.fr).

11- 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 4.1 et 4.2: position de la puce

Annexe 5.1: adapter le moteur au berceau

Annexe 5.2: fixation moteur au berceau

Annexe 5.3: alignement moteur-berceau

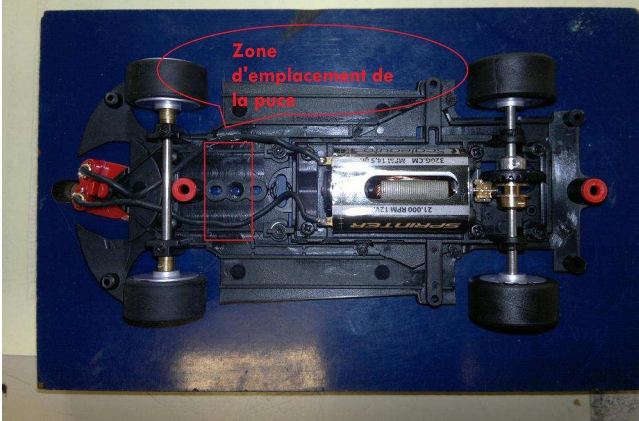
Annexe 6.1 et 6.2: adapter le chassi au berceau

Annexe 7: preparation de berceau

Annexe 8: Tableau des contrôles techniques.(*Fichier Excel séparé*)

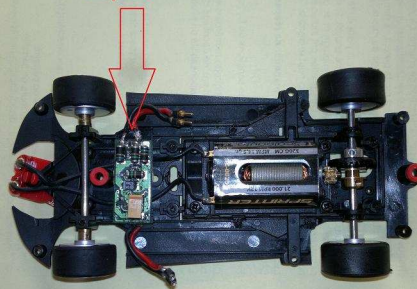
Annexe 9: Récapitulatif des caractéristiques

A4.1

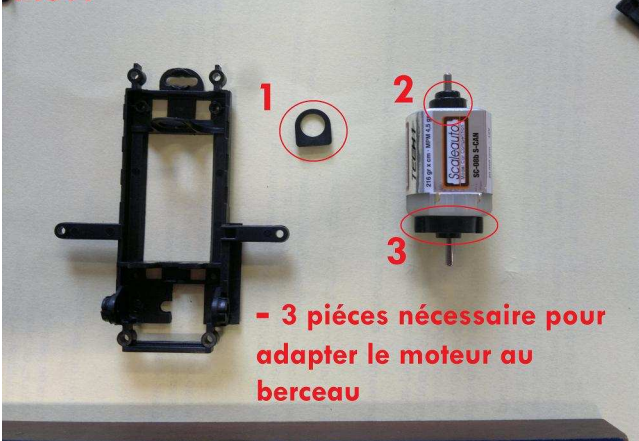


A4.2

Positionnement final de la puce



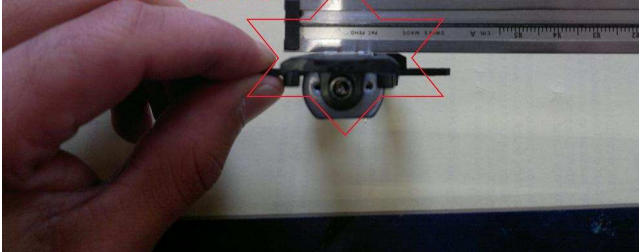
A5.1



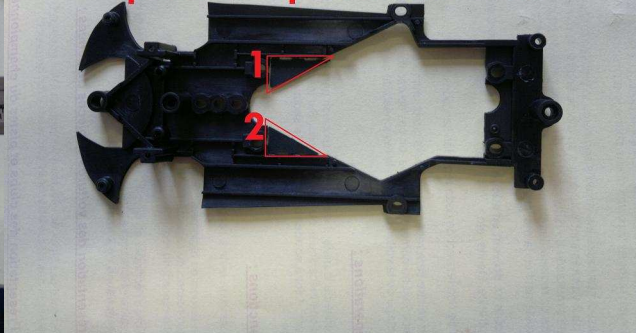
A5.2



A5.3 ALIGNEMENT OBLIGATOIRE DU MOTEUR AVEC LE BERCEAU



A6.1 2 Parties chassi pré-découpées sont à retirer pour adapter le berceau

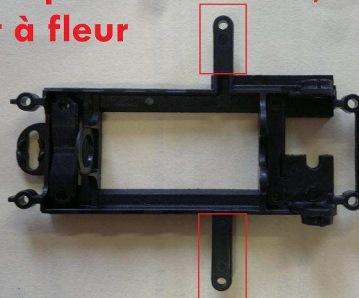


A6.2 Ebavurage possible après sectionnage des extensions chassi



Tout abus sera sanctionner par le réglemment à l'aide d'une côte maximum de 27.30 mm

A7 Unique découpe autorisée des pattes latérales, entière et à fleur



Annexe 9 : récapitulatif des caractéristiques techniques de la Mercedes SLS Scaleauto.

- références des modèles autorisés : MERCEDES *Scaleauto SLS West 2013*)
- carrosserie strictement d'origine. SC3602
- tous les éléments de la carrosserie doivent être présents sauf les rétroviseurs
- poids minimum de la carrosserie (avec les 2 vis) = 19.5 grs
- position de la puce imposée (cf photos annexe 4.1)
- pneus avant d'origine ref : 4734, diamètre extérieur mini : 19mm
- pneus arrière choisi par l'organisateur (pour info, taille d'origine des pneus arrière 20x11)
- fils et œillets libres
- largeur maximale des voies : avant = 62 mm arrière = 62,5mm
- tresses NSR 4822 ou NINCO 80101 ou MB N°MB19080
- berceau moteur ref SC6520
- guide ref SC 1620 **ou Slot it CH10**
- couronne réf SC1113 ou SIGI27Bz/Al
- pignon SC1129 ou SIPI09
- axes SC1211 ou SIPA01
- châssis serré, berceau desserré
- poids total minimal de la voiture complète (y compris la puce) = 95 grs