



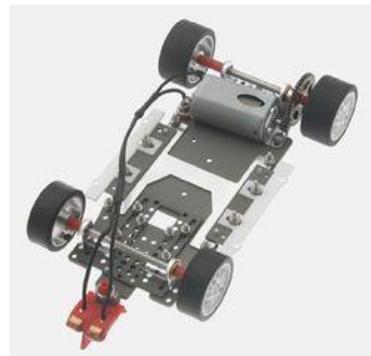
Règlement technique interdisant tout ce qui n'est pas autorisé

version du 23/01/2016

-Châssis

Scaleauto SC 8000 R4 / MSC d'origine sortie de boîte: pièces « carbone » interdites.

A privilégier



-Moteur

Scaleauto, Endurance SC26



22.000 r.p.m.

-Poids et lest

215 g mini .

lest à positionner librement sur le plan supérieur du châssis

SC-26 - 4 gr
0,20 Amp - 318 gr x cm

-Tresses , fils et guide

Guide, tresses et fils de marque libre. Réglage possible du guide avec rondelles adaptées.

-Transmission

De marque libre respectant le rapport d'origine 12/44

-Train Avant

Axe d'origine , sortie de boîte

Rondelles autorisées pour limiter le jeu latéral

-Largeur Train avant

Muni de ses pneus, la largeur totale du train avant doit être telle que les roues ne doivent pas dépasser de la carrosserie

-Roue avant

Jantes d'origine « sortie de boîte » avec inserts d'origine sortie de boîte

Roues avant de type hardcomp (flanc bleu) proscrites

-Pneus avant

D'origine sortie de boîte, ils peuvent être limés ou vernis et doivent recouvrir la largeur de la jante tout en restant plan sur l'ensemble de la largeur.

-Train arrière

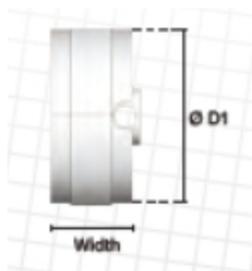
Axe arrière d'origine sortie de boîte : pas d'axe creux ou allégé

Cales autorisées pour limiter le jeu latéral

-Largeur train arrière

Le train AR, avec pneus en place, ne doit pas dépasser de chaque côté de la carrosserie (vérification avec une règle apposée sur le flan de la carrosserie à la hauteur de l'axe)

-Roues et pneus arrière



D1 = 21mm

Largeur 13 ou 16 mm

Pneu arrière ULTIMATT G4 13mm ou 16mm de large.

Roue \varnothing 21mm SC-4004 (13mm) ou SC-4001 (16mm) ou d'origine adaptée ou de caractéristiques équivalentes permettant la mise en place des inserts d'origine

-Visserie

Libre et équivalente à celle d'origine

Il faudra veiller à ce que les vis restent en place.
Utilisation de frein filet fortement recommandée

-Eclairage

Libre et facultatif

-Carrosserie

Carrosserie thermoformée interdite et intérieur tout Lexan interdit.

D'origine, avec présence obligatoire de l'habitacle d'origine avec arceaux de sécurité, du vitrage d'origine, du pilote d'origine ainsi que de l'aileron arrière d'origine.

La carrosserie devra être fixée par ses puits de vis latéraux prévus à cet effet.

Il sera admis de desserrer les vis de fixation de la carrosserie en veillant à ne pas les perdre.

Tout autre type de fixation, même fixe, est interdit.

Il est admis de mettre de la mousse à l'intérieur de la carrosserie pour caler l'habitacle et de renforcer les éléments de la carrosserie afin de limiter la casse

-Accessoires de carrosserie.

En cas d'arrachement de l'aileron, celui-ci devra être réparé à l'inter segment.

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.

Il sera possible de faire un montage souple des supports ou du mat de l'aileron d'origine en respectant les proportions d'origine.

L'absence des petites pièces de décoration (essuie-glace, anneau de remorquage, rétroviseurs, disque de frein etc....) est acceptée pendant la durée du championnat.

-Décoration

Couleurs et décorations libres.

Originales (ou reproduction de modèles existants) et esthétiques bienvenues.

Les carrosseries « fluo » sont proscrites.

Présence obligatoire de 3 N° de course.

En cas de décorations identiques, il est souhaitable d'avoir des signes distinctifs
(personnalisation de l'aileron AR, couleur des inserts de roue par exemple...)

Règlement sportif

Calendrier prévisionnel à figer

N°1 - 12 février

N°2 - 11 mars

N°3 - 8 avril

N°4 - 27 mai

N°5 - 24 juin

N°6 – 9 Septembre

6 manches avec prise en compte des 5 meilleurs résultats.

3 manches, au moins, devront être réalisées avec le même modèle de carrosserie avec possibilité de décorations différentes .

Déroulement des épreuves

A chaque épreuve, il sera nommé 2 nouveaux « directeurs de course » parmi les participants.

Ce choix se fera sur appel à volontaire ou par tirage au sort.

Toute manche sera courue avec la voiture qui participera à la séance de qualification, avec interdiction de changer de voiture en cours de soirée.

Essais libres & Qualifications

20h30

Ouverture de la salle et début de la séance d'essais libres

20h55

Mise en parc fermé et contrôle technique par la direction de course

21h05

Séance qualificative avec mise en parc fermé des voitures après passage de chaque pilote.

La piste pour les qualifications sera laissée à la libre appréciation de la direction de course ainsi que l'ordre de passage des pilotes pour cet exercice.

Il en sera de même pour l'ordre de passage des séries.

Lors de la première épreuve, il y aura tirage au sort de l'ordre de passage.

Essai sur 6 tours (5 chronométrés) dont le meilleur temps est retenu.

En cas d'ex æquo, le 2^{ème} temps sera alors facteur déterminant pour départager les ex æquo pour la mise en grille.

Course

21h30

Mise en grille, au choix de la direction de course, selon les résultats qualificatifs & départ de la première Manche

En fonction du nombre de participants, il pourra y avoir plusieurs grilles de départ.

Dans ce cas, il y aura brassage des pilotes pour la 2^{ème} manche (principe de montée / descente)

Attribution des points « course » au cumul du nombre de tours des 2 manches de l'épreuve

24 au premier, 23 au second, 22 au troisième, Etc....

En cas d'absence ou non participation aux deux manches d'une même épreuve : 0 points

Les pôles et meilleurs temps en course seront crédités de 0,25 pt « bonus ».

En cas d'égalité entre plusieurs pilotes, il leur sera attribué les points de la position acquise.

Les points suivants sont alors attribués sans tenir compte de l'égalité précitée.

Exemple en cas d'égalité pour la seconde place:

1er => 24pts

2ème => 23pts

2ème => 23pts

4ème => 21pts

5ème => 20pts

Intervention sur les voitures

Seul le pilote est autorisé à intervenir sur son propre véhicule.

En bord de piste, pendant la course, seules les remises en place de guide & tresses sont autorisées par les ramasseurs

Toute autre intervention doit être réalisée, dans les stands, par le pilote ou l'un de ses équipiers en cas de course par équipe.

Toute opération de démontage se fait également dans les stands.

Tout véhicule non engagé sur la piste reste en parc fermé.

Un véhicule non engagé sur la piste, pourra être réparé, en cas de gros problème (tel que fil dessoudé, couronne à remplacer etc...) sur approbation de la direction de course.

Nettoyage des pneus & tresses

Avant le départ de chaque segment, il est autorisé de nettoyer les tresses avec de l'essence F fournie par le club .

Seule la brosse à habit adhésive qui peut être personnelle, sera utilisée pour le nettoyage des pneus.

Tout autre produit de traitement moteur, tresses ou pneus est interdit en dehors de ceux précités.

Sortie de piste

En cas de sortie de piste durant la course, les voitures sont remises en place à l'endroit de la sortie sur leurs pistes respectives par les ramasseurs et ceci sans occasionner de gêne volontaire pour les autres concurrents.

Tous les participants à l'épreuve en cours seront autorisés à remettre les voitures en piste.

Lorsque plusieurs voitures quittent leurs pistes simultanément, la remise en piste se fait dans l'ordre de sortie.

Comportement.

Il est interdit de percuter volontairement les autres voitures. Si un participant provoque volontairement la sortie de piste d'un autre concurrent, celui à l'origine de la faute s'arrête et repart après celui qui a été percuté.

En cas de récidive, il sera alors appliqué une pénalité de 5 tours.

Un concurrent en retard, par rapport à tout autre participant, doit se laisser dépasser sans gêner qui que ce soit.

Fin de championnat.

Sera déclaré vainqueur du championnat, celui qui totalisera le plus de point au cumul des 6 épreuves, déduction faite du plus mauvais résultat.