

FORMULE MONOTYPE
NISSAN GT-R NISMO GT3 SLOT.IT

CAUDAN (56) 20 JANVIER
LE MANS (72) 10 FÉVRIER
ANDÉ (27) 6 AVRIL
RENNES (35) 4 MAI
DRY (45) 1er JUIN

SLOT RACING 1/32 CHAMPIONNAT OUEST 2024



Informations et inscriptions sur
WWW.SLOTRACINGWEST.FR



Règlement Sportif

TABLE DES MATIERES

1 REGLE FONDAMENTALE.....	3
2 Principe général du Championnat Ouest.....	3
3 Planning du Championnat.....	3
4 Nombre d'équipes engagées par manche.....	3
5 Modalités d'inscription.....	3
5.1 Priorité d'inscription	
5.2 Tarif de l'inscription	
5.3 Validation de l'inscription	
5.4 Encaissement	
5.5 Le formulaire	
5.6 Engagement	
6 Caractéristiques des pistes.....	4
7 Déroulement d'une manche.....	4
7.1 Horaires	
7.2 Accueil des équipages	
7.3 Essai libre	
7.4 Contrôle	
7.5 Warm-up	
7.6 Temps de pilotage	
7.7 Relais	
7.8 Gestion des pneus	
8 Classement et attribution des points.....	6
9 Règles générales de fonctionnement.....	6
9.1 Principe général pour les équipes de 3 pilotes	
9.2 L'alimentation de la piste	
9.3 Ramassage	
9.4 Suspension de la course	
9.5 Commission technique	
9.6 Direction de course	
9.7 Conformité de la voiture engagée	
9.8 Contrôle technique	
9.9 Parc fermé	
9.10 Manipulation des voitures	
9.11 Voiture lente ou à l'arrêt	
9.12 Réparations	
9.13 Nettoyage des pneus	
9.14 Les poignées	
9.15 « Boîte de stand »	
9.16 pièces de rechange	
9.17 Intervention sur la puce Davic	
9.18 Comportement sur la piste	
9.19 Pénalités	
9.20 Intervention au bord de la piste autorisée	

1 REGLE FONDAMENTALE

Tout ce qui n'est pas mentionné et autorisé dans ce présent règlement est strictement interdit.

2 Principe général du Championnat Ouest

Le championnat Ouest est organisé conjointement par les 5 clubs de :

- Caudan
- Dry
- Le Mans
- Andé
- Rennes

Il se dispute sur 5 manches. Chaque manche se déroule sur une journée (le samedi).

Le championnat ouest donne lieu à un classement général inter-clubs.

Le championnat ouest est ouvert aux pilotes des clubs organisateurs et aux pilotes extérieurs dans la limite des places disponibles.

Chaque équipe est composée de deux ou trois pilotes, au choix.

Il n'est pas imposé que les pilotes soient du même club, mais seules les équipes « 100% même club » peuvent contribuer au classement général inter-clubs.

Est déclaré vainqueur du championnat ouest, le club ayant cumulé le plus de points à l'issue des 5 Manches.

3 planning du Championnat

- Samedi 20 Janvier 2024 : manche 1 / **Caudan**
- Samedi 10 Février 2024 : manche 2 / **le Mans**
- Samedi 6 Avril 2024 : manche 4 / **Andé**
- **Samedi 4 Mai 2024 : manche 3 / Rennes**
- Samedi 1^{er} Juin 2024 : manche 5 / **Dry**

4 Nombre d'équipes engagées par manche

15 équipes au max pour les manches de Caudan, Le Mans, Andé et Rennes.

12 équipes au max pour la manche de Dry.

5 Modalités d'inscription

5.1 Priorité d'inscription

L'inscription est acceptée en priorité :

1. aux équipes des 5 clubs organisateurs, dans la limite de 2 équipes par club, pour l'ensemble du championnat.
2. aux équipes "extérieures" pour l'ensemble du championnat.
3. aux équipes des 5 clubs organisateurs, en liste d'attente (au-delà des 2 premières inscrites).
4. aux équipes des 5 clubs organisateurs, pour une manche.
5. aux équipes "extérieures", pour une manche.

5.2 Tarif de l'inscription

25€ par équipe et par manche.

5.3 Validation de l'inscriptions

5.3.1 Pour la totalité du championnat

L'inscription d'une équipe à la totalité du championnat est validée à réception du formulaire d'inscription dûment rempli et envoyé au contact indiqué de la 1ère manche (Caudan cette année) (nom d'équipe, noms des pilotes) accompagné des 5 chèques de 25€ à l'ordre des 5 clubs organisateurs d'une manche.

5.3.2 Pour une épreuve

L'inscription d'une équipe à une seule manche est validée à réception du formulaire d'inscription, dûment rempli et envoyé au contact indiqué (nom d'équipe, noms des pilotes, chèque de 25€ à l'ordre du club organisateur de la manche).

5.4 Encaissement

Les chèques seront encaissés au fur et à mesure du déroulement des manches et 30 jours maxi après la manche.

5.5 Le formulaire

Le formulaire d'inscription est à retrouver sur le site <https://www.slotracingwest.fr/> .
Le fait de participer implique l'acceptation de ce règlement.

5.6 Engagement

L'engagement comprend également la fourniture d'une paire de pneus qui sera fournie au CT.

Les engagements seront validés par retour via un courriel et la diffusion de la liste des engagés sur le site <https://www.slotracingwest.fr/> .

Chaque équipe devra confirmer les noms des pilotes 30 jours avant la date de la manche.

Une équipe dont l'engagement aura été validé et qui déclare forfait à moins de 30 jours de la manche devra trouver une équipe de remplacement sous réserve de perdre ses droits d'inscription. Une équipe absente d'une manche pourra être remplacée pour l'ensemble du championnat.

Pour les équipes déclarant forfait à moins de 15 jours d'une manche, le club organisateur aura la possibilité d'encaisser l'engagement s'il n'y a pas de remplaçant.

Toute équipe engagée, ne serait-ce qu'à une manche du championnat, s'engage à respecter les règlements Technique et Sportif du championnat.

6 Caractéristiques des pistes

- Caudan : 15 postes / système digital Davic
- Le Mans : 15 équipes / système digital Davic
- Andé : 15 postes / système digital Davic
- Rennes : 15 postes / système digital Davic
- Dry : 12 postes / système digital Davic

7 Déroulement d'une manche

7.1 Horaires

le matin

- 8h00 : accueil des pilotes
- 8h30 - 9h30 : essais libres
- 9h00 – 10h00 : contrôle technique
- 10h00 – 12h00 : course 1
- 12h00 – 13h00 : pause déjeuner

l'après-midi

- 13h00 – 15h00 : course 2
- 15h15 – 17h15 : course 3
- 17h30 - classement et remise des prix

7.2 Accueil des équipages

A son arrivée sur le site, chaque équipe se présente à la direction de course pour confirmer son engagement et faire marquer son châssis de voiture.

7.3 Essai libre

7.3.1 Voiture et pneus

Seule la Slot it Nissan GTR Nismo GT3 de course est autorisée à rouler pendant les essais.

Seuls les pneus désignés par le club organisateur seront autorisés.

7.3.2 Attribution des postes de pilotage

L'attribution des postes de pilotage sera effectuée par tirage au sort, avant l'épreuve ou à l'arrivée des équipes participantes.

7.3.3 Attribution des postes de ramassage

L'attribution des postes de ramassage sera effectuée par tirage au sort, avant l'épreuve ou l'arrivée des équipes participantes

7.4 Contrôle technique

Le contrôle des voitures s'effectue pendant toute la phase des essais libres, de manière à libérer un maximum de temps pour le roulage. Chaque équipe est appelée à son tour, voiture ouverte, vis sur la carrosserie, sans les pneus arrières. Les voitures contrôlées passent en parc fermé.

7.4.1 Ordre de passage

Pour toutes les manches, les équipes locales seront contrôlées en première.

A la première Manche, l'ordre de passage des équipes extérieures sera le même que le tirage au sort des postes de pilotage.

Aux Manches suivantes, l'ordre de passage des équipes extérieures sera l'ordre du classement « générale équipes »

7.5 Warm-up

Chaque course est précédée d'un warm-up de 3minutes, au cours duquel les équipes ont accès aux stands (entretien, recollage d'aileron, réparation). Les voitures qui ne sont pas en piste à la fin du warm-up partent des stands.

7.6 Temps de pilotage

Le temps de pilotage est libre.

7.7 Relais

Pour une course, chaque équipe est composée de 2 personnes.

A chaque instant, il y a un pilote et un ramasseur. Les relais s'effectuent après coupure de l'alimentation de la piste, sans suspension du chronomètre (de manière à ne pas déborder du planning). Une fois l'alimentation coupée, **le changement de pilote est OBLIGATOIRE**, le pilote devient ramasseur et le ramasseur devient pilote.

Les voitures restent en place sur la piste, aucune opération d'entretien n'est autorisée.

7.8 Gestion des pneus

Les essais libres sont réalisés avec des pneus personnels.

Lors du contrôle technique, chaque équipe monte le train de pneus neufs fournis par le club.

Un deuxième train de pneus pourra être fourni à la demande de l'équipe contre la somme de 3 €.

Il peut être utilisé à tout moment, sur le temps de course (arrêt aux stands, remplacement à la table technique, redémarrage de la zone des stands) par le pilote, ou par le ramasseur de l'équipe, après avoir été remplacé à son poste de ramassage.

8 Classement et attribution des points

Le classement d'une course se fait en fonction du nombre de tours réalisés. Les points attribués sont : 30pts au 1er, 27pts au 2eme, puis 24, 21, 19, 17, 15, 13, 11, 9, 7, 5, 3, 2, 1pt au 15eme.

Le classement d'une manche (de 3 courses) se fait au cumul des points acquis dans chaque course. Est déclaré vainqueur de la journée, l'équipe totalisant le plus de points cumulés.

Pour le classement du championnat ouest, chaque club marque les points de sa meilleure équipe classée. Le club vainqueur du championnat ouest est le club qui cumule le plus de points à l'issue des 5 manches du championnat. En cas d'égalité de points, c'est le club qui a cumulé le plus de victoires aux manches, et en cas d'égalité encore, le plus de victoires aux courses.

Un classement par équipe sera réalisé à titre d'information.

9 Règles générales de fonctionnement

9.1 Principe général pour les équipes de 3 pilotes

Lorsqu' une équipe dispose de 3 pilotes pour une manche (rappel : une manche se déroule sur une journée, et est composée de courses), seuls 2 (au choix) sont mobilisables pour une même course. Le 3e pilote ne peut ni ramasser, ni faire de mécanique. Il est spectateur.

9.2 L'alimentation de la piste

Chaque club doit définir le voltage le + adapté à sa piste afin d'assurer le meilleur agrément possible sans que l'on puisse passer un virage à fond.

9.3 Ramassage

Le ramasseur est un assistant a la direction de course et doit indiquer rapidement tout problème intervenant sur la piste et notamment les « stop and go ».

Les ramasseurs doivent surveiller la portion de circuit qui leur incombe.

Lorsque l'on ramasse, il est interdit de boire, de manger, d'écouter de la musique même avec des écouteurs, de téléphoner et bien sûr de dormir.

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 » 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.

9.4 Suspension de la course

Elle peut être demandée par un ramasseur et/ou déclenché par un ramasseur ou la direction de course pour une intervention sur la piste ou ramassage difficile. Pour remettre l'alimentation du circuit on compte à rebours de minimum 3 secondes devra avoir lieu.

9.4.1 Temps de la course lors d'une suspension

Lors d'une suspension le temps de course ne sera pas mis en pause.

9.4.2 Intervention dans les stands lors d'une suspension.

Les interventions en cours sur les voitures au stand peuvent continuer, mais il est interdit d'intervenir sur les voitures restées en piste lors d'une suspension de la course.

9.5 Commission technique

Au début de chaque manche, les 6 clubs organisateurs (si présent) désignent un de leurs membres comme représentant, cette commission ainsi formée peut statuer des litiges ou modifications ponctuelles à apporter au règlement.

9.6 Direction de course

La direction de course du club organisateur sera chargée de faire appliquer le règlement durant toute l'épreuve, si celui-ci est également pilote il aura pour l'épauler durant les 4 courses un ou plusieurs directeur(s) de courses suppléant(s) désigné(s) au moment du briefing. Pour des raisons d'organisation, le(s) suppléant(s) doit ou doivent appartenir au club organisateur. Ils devront être clairement reconnaissables pendant toute la durée de l'épreuve.

9.7 Conformité de la voiture engagée

La voiture engagée par l'équipe inscrite devra être en conformité par rapport à la dernière version du règlement technique communiqué pour toute la manche. Se référer au paragraphe « 9.19 Pénalités » et l'annexe tableau des sanction si ce n'est pas le cas.

9.8 Contrôle technique

Le contrôle technique a pour but de vérifier avant la mise en parc fermé la bonne conformité des voitures. Chaque club doit mettre à dispositions une balance (modèle compatible avec le poids des autos) et un pied à coulisse. La bière ou le café seront les bienvenues également.

9.8.1 Contrôleurs techniques

Les contrôleurs techniques seront au nombre de 2 minimum d'au moins deux club différents.

Si le contrôleur est également pilote, sa voiture est contrôlée par un second contrôleur. Les contrôleurs doivent vérifier les côtes et tares des voitures ainsi que leur conformité.

9.8.2 Contrôle de la vitesse de rotation du moteur

Lors du contrôle technique la vitesse de rotation sera contrôlée. Elle ne devra pas dépasser 8% de celle annoncée par le constructeur. Ici, donnée constructeur= 23000 Tr/min donc le moteur ne devra pas dépasser 24840 tr/min.

Le moteur contrôlé et validé recevra une marque distinctive.

9.8.3 Non-conformité au CT

Si lors d'un contrôle technique, il s'avère que la voiture se trouve être non conforme, l'équipage devra remettre son véhicule en conformité immédiatement. Si le véhicule n'est pas conforme au moment du lancement d'une course, l'équipage pourra continuer à le remettre en conformité, et ne pourra prendre part à la course qu'après contrôle par la direction de course.

9.9 Parc fermé

Les voitures seront mises en parc fermé après être déclarées conforme suite au contrôle technique, entre chaque course et à la pause déjeuné.

Aucune intervention sur les voitures est autorisée lorsque les voitures sont en parc fermé.

9.10 Manipulation des voitures

Il est interdit aux pilotes de manipuler leurs voitures lors de la mise en grille, entre deux courses et à la fin de la dernière course.

9.11 Voiture lente ou à l'arrêt

Si une voiture tombe en panne, son pilote doit immédiatement le signaler et localiser la voiture, afin d'éviter les accidents. Un ramasseur ou le pilote devra enlever le plus vite possible de la piste la voiture en panne. Si la voiture ne peut pas être réparée simplement en bord de piste (fil arraché, pneu déjanté, etc.), elle est enlevée, puis, une fois la réparation effectuée, la voiture est remise en piste dans la voie des stands.

9.12 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 des stands, ainsi que sa remise en piste. Toute réparation est possible après le départ 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 entre deux courses.

9.13 Nettoyage des pneus

Le nettoyage éventuel des pneus pendant une course s'effectue dans la zone des stands, soit par le pilote, soit par un autre pilote disponible (de la même équipe ou d'une autre équipe en fonction des pilotes ramasseurs).

Seul le scotch fourni par le club organisateur est autorisé pour le nettoyage des pneus.

9.14 Les poignées

L'utilisation des poignées de type Parma est conseillée qu'elles soient à résistance ou électronique, raccordées soit avec une connectique de type XLR (positif à la piste) ou soit avec les fiches bananes (La Mothe Achard).

Le club Organisateur d'une manche devra informer 15 jours avant aux équipes participantes, quels types de prise dispose leur piste.

9.15 « Boite de stand »

Le club organisateur devra fournir une « boite de stand » à chaque équipe afin qu'elle puisse mettre son outillage et ses pièces de rechange (voir paragraphe pièce de rechange) pour les éventuelles interventions sur la voiture.

La « boite de stand » sera remis lors des essais libres.

Elle ne devra pas comporter de produit type graisse, huile, essence ect.

Elle sera contrôlée au CT et sera sous la surveillance de la table technique.

9.16 pièces de rechange

Les pièces de rechange seront stockées en permanence pendant toute la journée à partir du contrôle technique, dans la boîte fournie par l'organisation sous la surveillance de l'équipe « table technique ».

Les pièces de rechange autorisées sont les suivantes (en plus de la voiture) :

- Un châssis complet (axe avant, berceau, guide, puce, axe AR, jantes, couronne) sans moteur et pneus AR.
- Support moteur = 1
- Jantes et pneus AV = 1 paire
- Jante AR = 1 paire
- Pignon = 1
- Couronne = 1
- Axe = 2
- Guide = 2 (avec tresse et connectique si nécessaire).
- Tresses = illimitées
- Autres pièces = illimitées.

9.17 Intervention sur la puce Davic

Toute panne de puce sera considérée comme fait de course et ne donnera lieu à aucun dédommagement en nombre de tours.

9.18 Comportement sur la piste

- Il est interdit de doubler volontairement en passant par les voies des stands et/ou Stop&Go.
- Si deux voitures se suivent sur la même piste, toute poussette ou percussion est interdite.
Il y a donc infraction dans le cas où la voiture percutée sort de piste, et n'a pas commis la première faute.
- Il est interdit de changer de piste si une autre voiture se trouve à sa hauteur sur la piste visée.
- Dans le cas d'aiguilles « automatiques » (entendez par là des aiguilles en permanence fermées, qui vous ramènent automatiquement, sans que vous n'ayez besoin d'aiguiller, sur la voie d'à côté (Exemple : sortie des stands ou de la voie de Stop & Go, fin de voies de ramassage)), le pilote qui s'apprête à prendre l'aiguille doit toujours laisser la priorité aux autos arrivant lancées sur la voie de course (quitte même à s'immobiliser quelques instants juste avant l'aiguille pour laisser passer).
- Lorsqu'un pilote (« pilote 1 » dans les exemples ci-dessous) est suivi et rattrapé par un autre pilote (« pilote 2 ») se trouvant sur la même voie, le pilote placé devant ne doit pas changer de voie (sauf cas exceptionnels tels qu'une rentrée aux stands par exemple). C'est au pilote qui rattrape l'autre de changer de voie et de doubler. Pour faciliter la manœuvre, les pilotes concernés peuvent également se parler... (à condition que les deux pilotes en question ne soient pas trop éloignés au niveau des postes de pilotage et que ça ne vienne pas troubler les autres pilotes et/ou la direction de course).
- Tout comportement antisportif pourra être sanctionné (pénalité attribuée à la discrétion de la direction de course).

9.19 Pénalité

Toute infraction doit être signalée par le ou les ramasseurs ayant constaté la faute, ou la direction de course et non par les pilotes.

C'est ensuite à la direction de course de statuer et de faire appliquer ou non la pénalité.

Se référer à l'annexe tableau des sanctions.

9.19.1 Pénalité pour stop&Go

Si la faute est avérée, la direction de course avertit le pilote qu'il est attendu expressément dans la voie des stop&go qui doit être libre. Le pilote devra s'exécuter en 3 tours maximum.

A partir de 3 stop&Go annoncé, l'équipe se verra pénalisée d'une sanction supplémentaire.
Se référer à l'annexe tableau des sanctions.

9.19.2 Pénalité pour l'abandon de poste de ramassage

Dans le cas d'un abandon de poste de ramassage sans retour du ramasseur, le pilote de la même équipe devra s'arrêter et prendre le poste de ramassage abandonné.

Tout constat d'un abandon de poste de ramassage se verra pénalisé par la direction de course.

Se référer à l'annexe tableau des sanctions.

9.19.3 Pénalité pour non-conformité sur la voiture

9.19.3.1 Lors d'une des courses

Si une non-conformité est constatée lors d'une des courses, en fonction de la non-conformité, l'équipe se verra prendre une sanction et/ou devra remettre sa voiture en conformité. Se référer à l'annexe tableau des sanctions.

9.19.3.2 A la vérification de fin de journée

Les 3 premières voitures du classement général de la manche seront contrôlées + une voiture que la direction de course désignera au hasard. Si une voiture est non conforme à l'arrivée, l'équipe prendra une pénalité.

Se référer au tableau des sanctions.

9.20 Intervention au bord de la piste autorisée

Seront tolérées, en bordure de piste, par un ramasseur ou par un membre de l'équipe, les interventions visant à remettre en état de roulage une voiture par simples et rapides manipulations de ses éléments : redresser une tresse, remboîter le châssis ou le guide, remettre un pneu déjanté.

Un ramasseur est autorisé à réaliser ces opérations sous réserve de ne pas interrompre ou perturber les actions normales de ramassage.

9.21 « Through pass »

Le « through pass » est un passage au stand sans arrêt de la voiture. Il est donné à un pilote comme pénalité.

La direction de course avant de le donner devra s'assurer que la voie des stands est libre.