

# Championnat Sud-Ouest 2008

## Déroulement du Championnat et obligations des organisateurs

Le calendrier est défini par la commission du C.S.O. (Représentant des six clubs organisateurs. L'objectif étant d'éviter tout doublon avec d'autres événements concernant le Circuit Routier qu'ils soient régionaux, nationaux ou internationaux.

Le championnat 2008 se déroule de janvier 2008 à décembre 2008.

Les dates choisies par les clubs organisateurs doivent être communiquées le plus tôt possible ainsi que les éventuelles courses annexes au championnat.

Le V12 ayant programmé son épreuve pour le dimanche de la Pentecôte 2008, la dernière épreuve se déroulera à Tarbes les 6 et 7 décembre 2008 sur un quatre pistes Carrera ainsi qu'un quatre pistes Polystil.

### Règlement d'épreuve:

un mois et demi avant la course, l'organisateur doit envoyer aux cinq autres clubs organisateurs et aux équipes qui en font la demande un timing complet de la journée ou du week-end; le nombre d'équipes admises au départ, le montant de l'inscription à la course et aux autres compétitions si il y en a. Le développé de la piste et la longueur de la ligne droite, le type de piste, l'organisateur fourni deux trains de pneus arrière par équipe et possède deux moteurs de rechange à vendre en cas de casse avérée pour une équipe.

- Une équipe doit garder le même nom et le même numéro si elle veut marquer des points dans le championnat. (Si possible même couleur). Le numéro peut être celui de votre département si possible.
- Un club organisateur acceptant d'autres équipes que les six clubs organisateurs peut choisir entre des équipes venues de l'extérieur à la région Sud-Ouest ou des équipes « bis » ( les d'jeuns par ex) des clubs organisateurs. Dans ce cas priorité est donnée au clubs qui n'ont pas encore fait courir une autre équipe dans les courses précédentes: etc tout au long de la saison.
- L'organisateur fourni les pneus aux équipes. (une deuxième paire etc...).
- Est inscrite au C.S.O. toute équipe inscrite à une course C.S.O.
- Les six clubs organisateurs sont inscrits d'office au championnat et ont leur place réservée à chaque course.
- Un club organisateur n'a le droit d'inscrire qu'une équipe supplémentaire lors de l'épreuve se déroulant dans son club, et à l'extérieur quand c'est possible.
- L'organisateur d'une épreuve C.S.O. Doit fournir aux équipes un emplacement stand avec électricité pendant les essais libres. A partir du contrôle technique deux stands sont réservés aux réparations et à l'entretien des voitures. Ils doivent être équipés de lumière, prises électriques et fer à souder, les commissaires techniques en poste délivrent aux équipes la boîte contenant leurs outils et pièces de rechange. Ils supervisent le travail des mécanos et veillent à ce que les interventions soient interrompues durant les inter-segments et les interruptions de course. L'équipe doit elle même y veiller. Ces boîtes sont déposées par les équipes lorsqu'ils présentent leur voiture au contrôle technique avant les essais qualifs. Aucune réparation ne peut être faite entre le dépôt de la boîte et le départ de la course.
- Il n'y a ni championnat club ni championnat pilote dans le cadre du C.S.O.
- Le classement du championnat est tenu par la commission sportive C.S.O. Chaque organisateur doit communiquer les résultats à la fin de la course et doit publier le classement général du championnat avec le nombre de points attribués.

### Essais libres

Les pneus de course sont tirés au sort avant le début des essais.

Durée minimum une heure.

Une seule voiture par équipe a le droit de tourner. A interval régulier suivant le nombre d'équipe engagées l'alimentation est coupée, une équipe sort et une autre rentre.

### Essais qualifs

Les essais qualifs se déroulent de la manière suivante:

deux minutes par voiture sur piste centrale, ramasseurs en place (évidemment, N.D.C.H!)

Un point est attribué pour la pôle position des essais qualifs. L'équipe en pôle choisit sa piste en premier etc ...Lorsqu'il n'y en a pas, le classement de la dernière course servira à déterminer le choix des pistes. Dans ce cas aucun point ne sera attribué pour la pole.

### La durée d'une course:

est de minimum six heures par équipe et de douze heures maximum... (exepté pour le Cirso qui étant la première épreuve a déjà fait son timing et inscriptions).

### Attribution des points:

seule les dix premières équipes marquent:

15 points au 1er

12 points au 2ème

10 points 3

8 points 4

6 points 5

5 points 6

4 points 7

3 points 8

2 points 9

1 points 10

Si il n'y a que six équipes d'engagées, le sixième et dernier marque 5 points, et le premier marque 15 points comme lorsqu'il y a 10 équipes. Ce barême étant repris sur l'échelle un, à l'époque où les dix équipes marquaient des points.

L'organisateur de la course se doit de respecter le timing de son épreuve.

## Règlement Technique

### Modèles autorisés

Ninco châssis Anglewinder, moteur NC5 (sauf Toulouse NC6 autorisé). Honda NSX, Nissan 350Z, Toyota Supra, Ferrari 360 GTC, Ascari GT. (la Porsche 997 n'est plus homologuée voir fin du règlement technique).

- Lors des contrôles techniques, les décisions des commissaires ne peuvent être discutées (Y a pas d'arrangement!..). Les commissaires sont au nombre de deux minimum, trois maximum dont un provenant d'un club extérieur à l'organisation.
- Moteurs: les moteurs NC5 (sauf Toulouse) sont fournis par les équipes lors de la première course, ils sont remis à l'organisateur et sont tirés au sort avant le début des essais libres. Il est autorisé de supprimer la résistance. Les équipes gardent leur moteur entre les deux courses; inutile de les bricoler, ils sont à nouveau tirés au sort lors de l'épreuve suivante. Un morceau de mousse peut être collé entre le moteur et l'intérieur.
- Carrosserie: strictement d'origine. Il est autorisé sur les trois Japonaises de rentrer l'aileron dans la carrosserie de manière à utiliser la partie la plus large des supports verticaux de celui-ci au lieu des petits tétons habituels, et donc d'élargir les fentes prévues à cet effet dans la carrosserie. Cette modification est interdite sur la Ferrari et l'Ascari qui ont déjà des ailerons à ras de la carrosserie. Sur tous les modèles, l'aileron peut-être fixé par des élastiques à la carrosserie. Les vis métriques Ninco desserrées sont autorisées pour la fixation au châssis, toute perte de vis sera sanctionnée. Il est interdit de modifier la hauteur des puits de vis de fixation de la carrosserie. Il est recommandé pour la variété du plateau d'avoir une peinture personnalisée. Un numéro de course est obligatoire. Une récompense (lot ou coupe) pour la décoration la plus belle ou la plus originale pourra être attribuée selon décision des organisateurs, cette récompense ne peut être des points au championnat ou des tours de bonus: c'est un championnat mécanique !!!
- Les aimants sont interdits. (sauf ceux du moteur N.D.C.H.!).
- Eclairage: autorisé mais pas obligatoire: pas d'épreuve nocturne.
- Lest: doit être disposé sur le plan supérieur du châssis, il ne peut être intégré dans l'épaisseur du châssis, il peut être positionné dans la carrosserie, il ne doit pas être visible.
- Poids: la voiture complète lors des contrôles techniques: minimum 95 grammes, maxi 105g.
- Châssis: strictement d'origine. Il est seulement autorisé d'élargir les passages de l'axe de roues avant, ainsi que de réduire les pattes qui sont de chaque côté de l'axes, faisant calle pour les roues avant de manière à pouvoir les rentrer un peu dans la carrosserie si nécessaire. Il est autorisé de percer le berceau moteur côté pignon pour visser le moteur au berceau, il est aussi autorisé de le scotcher ou de le coller. Il est autorisé de couper le support d'aimant de façon à pouvoir positionner du lest.
- Trains roulants: les quatre jantes doivent avoir un dessin identique.
- Train avant: jantes Prorace en 15 mm ref: 80718--. Axes Pro Race. Il est autorisé de mettre des cales entre jantes et châssis pour limiter le jeu latéral. La largeur total du train avant pneu monté, ne peut dépasser la largeur de la carrosserie maximum 64 mm. Les pneus doivent toucher la piste. Ninco Prorace ou tout autre marque. Il est autorisé de les limer pour diminuer le diamètre, ils doivent recouvrir la jante. Il est interdit de les traiter (colle ou vernis). Ils ne peuvent être collés sur la jante.
- Train arrière et transmission: Jantes Prorace ( jantes 17mm Ref Prorace:80720). Axes couronnes pignons Prorace(rapport 32/12 ref: 80215). Paliers standard ou Prorace, roulements interdits. Il est autorisé de mettre des cales pour limiter le jeu latéral du train arrière. La largeur totale du train arrière pneus montés ne peut dépasser 65 mm. Ils ne peuvent être collés sur la jante.
- 
- Pneus: fournis par l'organisateur, tirés au sort. D'origine ou Prorace, slick 20,5 x 15,5 ref:80516. Ils doivent toucher la piste. Dans le cas de certaine piste type glissante, les organisateurs peuvent fournir une autre marque que Ninco pour des raisons d'adhérence. Dans le règlement de l'épreuve envoyé un moi et demi avant la course les organisateurs doivent indiquer leur marque et

dimension et références. Ils doivent être dans tous les cas compatibles avec les jantes Prorace Ref: 80720. Les pneus ne peuvent être modifiés pendant les essais libres (rôdage ou produits illicites). L'organisateur doit prévoir deux trains de pneus par équipe en tout. Un train sera distribué au début des essais libres, le deuxième train peut être acheté par l'équipe en cas de nécessité après le début de la course.

- Guide: d'origine ou Prorace. Tresses Ninco standard. Traitement interdit. Fil libre.
- Poignées: libre raccordement XLR.
- Vous avez surement remarqué: La Porsche 997 n'est plus homologuée, en effet la largeur des ailes arrière qui recouvre les pneus ne permettent pas de monter un train arrière Prorace ( il n'y a pas la place), la largeur du train arrière d'origine est au maximum de 60 mm, ce qui par ailleurs pénalise ce modèle. Je rappelle qu'il est interdit de limer les ailes ; de toute façon cela dépasserait de 2.5mm de chaque côté, ce qui me paraît impensable.

L'Ascari est autorisée au même titre que la Ferrari. La seule différence avec les trois Japonaises consiste dans le fait que le guide est intégré dans le châssis, ce qui théoriquement devrait leur apporter un avantage.

## Règlement Sportif

### Interventions mécaniques:

- Avant la course: libre sauf interdictions précédemment citées (pneus, tresses)
- Durant la course: à partir du contrôle technique, les voitures sont en parc fermé donc aucune intervention n'est possible avant le départ de la course. Aucune intervention n'est autorisée pendant les inter-segments ou lors d'une interruption de course. Une équipe qui est en train de réparer avant un inter-segment doit s'arrêter quand les voitures s'arrêtent et attendre que la course soit relancée pour continuer. Ce sont les commissaires techniques au stands communs qui veillent à ce que cette règle soit respectée ainsi que l'équipe elle-même.

Sauf en cas de panne la voiture ne peut être enlevée de la piste que si elle se trouve dans la zone stand qui doit être matérialisée par l'organisateur. La voiture ne peut être remise en piste que dans la même zone stand.

La position des voitures qui sont en pause et donc au parc fermé doit être matérialisée sur la piste avec un sticker avec le nom de l'équipe de manière à reprendre la course au même endroit.

Pendant la course les pièces de rechange et l'outillage de l'équipe sont stockés dans une boîte fournie par l'organisation. L'équipe doit demander sa boîte et réparer au stands communs. Les produits de nettoyage et entretien sont fournis par l'organisation: essence F, scotch (12 ans d'âge), graisse (de canard).

- Pièces autorisées dans la boîte:

<i>Pièces</i>	<i>Quantité</i>	<i>Remarques</i>
Moteur	0	Fourni par l'équipe, tirage au sort
Chassis	1	Avec au plus lest préinstallé
Carrosserie	0	
Aileron	1	
Eclairage	0	facultatif
Pneu avant	Illimité	
Pneu arrière	0	2 fournis par l'organisation au début des essais libres + 2 supplémentaires pouvant être achetés par l'équipe pendant la course.
Paliers	2 paires	Roulements interdits
Axe avant	1	

<i>Pièces</i>	<i>Quantité</i>	<i>Remarques</i>
Axe arrière	2	Il est autorisé d'avoir un axe arrière équipé de sa couronne des paliers des cales et des jantes.
Jantes	2 AV 4 AR	
Pignons	2	
Courronne	Illimité	
Guides	2	Avec tresses et fils montés autorisé
Tresses	Illimité	Standard
Autres pièces	Illimité	Fils visserie caoutchouc

- Changement de pilote: libre, pas de temps de pilotage imposé. Lors d'un changement, le pilote s'arrête dans la zone stand, quitte la zone de pilotage et n'est remplacé qu'à ce moment par le pilote suivant.
- Pénalités: une pénalité est appliquée par la direction de course après vérification sur demande d'un ramasseur et ou d'un contrôleur technique.  
Une pénalité consiste à déduire des tours à l'équipe incriminée dans le segment en cours ou en fin de course si c'est le cas.
- Une voiture ne peut prendre le départ des essais qualificatifs que si elle est déclarée conforme au contrôle technique. Dans le cas contraire, elle doit être remise immédiatement en conformité et ne pourra prendre part au essais qualificatifs que si elle est présentée et confirmée avant le passage de la dernière voiture. Si elle n'a pas de chrono, l'équipe prendra la dernière piste libre.
- Un contrôle technique peut avoir lieu durant la course. Dans ce cas, les voitures en pause sont contrôlées aussi.
- Les voitures sont contrôlées à l'arrivée.
- Une réclamation n'est recevable que jusqu'à la fin du contrôle technique de l'arrivée.

## **Tableau des pénalités**

- Comportement anti-sportif: premier avertissement: pas de pénalités  
deuxième avertissement: 5 tours de pénalité  
troisième avertissement: 50 tours de pénalités
- Poids non conforme: première constatation 50 tours de pénalité  
deuxième constatation 100 tours de pénalité  
troisième constatation y compris arrivée 500 tours de pénalité.
- Perte de vices : 30 tours de pénalité, obligation de remettre la ou les vis manquante dès constatation.
- Perte d'un aileron: réparation obligatoire au plus tard 5 tours après la constatation, sinon 10 tours de pénalité tous les 10 tours.
- L'absence de petites pièces de carrosserie... essuis-glace, rétros, boule attache de remorque, galerie, roue de secours , est toléré
- Maintenance non autorisée:  
réparation pendant un inter-segment ou une interruption de course: 50 tours de pénalité. (l'équipe elle-même doit être vigilante et ne peut se reposer uniquement sur les commissaires techniques).
- Produits de nettoyage: tresses ou pneus (ou autre bombe contact etc ...) autres que ceux fournis par l'organisation sont interdits:

pour les pneus: l'équipe doit racheter des pneus neuf à l'organisation et les monter.

Pour les tresses: changement de tresses provenant de la boîte. Dans ce cas il est interdit de changer un guide complet prémonté. Dans ces deux cas tresses et pneus, 100 tours de pénalité sont appliqués. 500 tours en cas de récidive.

- Ramassage: absence de ramasseur à son poste: arrêt de la voiture dans la zone stand, le pilote doit remplacer le ramasseur. 20 tours de pénalité. Un ramasseur peut se faire remplacer par « le membre » d'une autre équipe (si il y a consentement mutuel).

- Courtoisie envers les ramasseurs et les pilotes

premier avertissement : ça va mais ça suffit !!

deuxième avertissement: 5 tours de pénalité

troisième avertissement: 50 tours de pénalité

quatrième avertissement: 200 tours de pénalité.

Soyez sages !

Laurent