



REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF
Championnat monotype Ferrari 360 Modena ACR 276

PREAMBULE

Dans le cadre du championnat club 2008, l'ACR276 a décidé de mettre en place une formule monotype afin de simplifier l'accessibilité et la simplicité. Le choix de l'auto c'est porté sur la Ferrari 360 Modena de chez Ninco. L'esprit de cette catégorie se veut avant tout conviviale, peu onéreuse et simple au niveau technique pour tous :
l' esprit sortie de boîte” prédomine, avec peu de modifications pour un maximum de plaisir.

Sont indiqués en bleu, les évolutions majeurs par rapport aux règlements Mégane

REGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 1 : La voiture

La seule voiture autorisée est la Ferrari 360 Modena de chez Ninco à l'échelle 1/32. La référence est libre .Les éléments Prorace à l'exception des jantes et de la transmission avec rapport d'origine sont interdits. L'aimant fournie avec la voiture devra être démonté. Dans le cadre du système DaVic, la puce devra être rajoutée entre le moteur et le guide. Les pièces d'usures ne pourront être remplacés que par des pièces de la même référence chez le fabricant à l'exception les jantes(article 5).

Article 2 : La carrosserie

Les éléments d'origine suivant doivent être présents : le pilote, les vitres plastiques, l'extincteur, l'habitacle, l'arceau, moteur. Il est autorisé et même conseillé de repeindre la carrosserie : originales ou reproduction de modèles existants.

A l'exception des rétroviseurs, les autres éléments doivent être présent au départ de la course, dans le cas contraire une masse correspondant à l'élément manquant devra être posé entre le puit de vis avant et l'habitacle noir(zone matérialisé en rouge sur la photo). Exemple :perte de l'aileron correspond a un plomb de 1g sous la coque.

Masse mini pour les carrosseries re-peinte =29g(mesure faite sans plomb dans la coque).

Obligation de mettre une masse de 3g entre le puits de vis avant et l'habitacle noir de la carrosserie pour les carrosseries non repeinte. Soit une masse mini de 32g(mesure faite avec la coque et uniquement le plomb de 3 gr)



Article 3 : La fixation

La fixation de la carrosserie se fait à l'aide des 2 vis. Elles devront être vissées a fond sans flottement carrosserie/châssis. Il est autorisé et conseillé d'emprisonner les puits des vis avec du tube aluminium.

Article 4 : La transmission

La transmission autorisée est celle d'origine à savoir une transmission 12x32 plastique : référence Ninco . Il est autorisé de graisser la transmission.

Pour ceux qui le souhaitent, il est possible d'ajouter la transmission Prorace 12X32.

Article 5: Train avant et arrière

Un train avant est composé d'un axe, de deux jantes et de deux pneus. Un train arrière est composé d'un axe, d'une couronne, de deux jantes et de deux pneus. Il est autorisé de changer les jantes plastiques par des jantes ProRACE en aluminium de 17' réf80722 de chez Ninco pour l'arrière et ref 80719 pour l'avant . Il est autorisé de rajouter les inserts et disque de frein dans les jantes :leurs références et origines sont libres. Les seuls pneus autorisés sont les pneus d'origines référence Ninco N80509. Seul un nettoyage à l'essence C est toléré. Il est autorisé de huiler les paliers et d'utiliser du frein filer sur les vis des jantes.

Article 6:Les Dimensions

Les trains AV et ARR avec pneus montés doivent passer librement dans un gabarit de 64,5mm.

Il est autorisé de mettre des cales (rondelles par exemple) entre les jantes et les supports de l'axe pour réduire le jeu latéral du train.

Article 7 : Le moteur.

Le seul moteur autorisé est le NC5 de chez Ninco référence N80610. Il est autorisé de le fixer au châssis avec du ruban adhésif ou de le coller. Il est autorisé de huiler les paliers. La présence de la resistance n'est pas obligatoire.

Article 8 :Le lest.

Le positionnement des lests NON AIMANTES (matière libre solide) est libre sur le plan supérieur du châssis. Ils ne peuvent pas être positionnés dans l'épaisseur du châssis ni être visibles sous le plan inférieur du châssis (on ne doit rien voir en vue de coté).Aucun lest ne peut participer au refroidissement du moteur. Il pourra être collé au scotch double face ou à la colle.



Article 9 : Eclairage.

Il est autorisé de rajouter un éclairage.

Article 10 : La poignée.

Les poignées sont de modèle et marque libre, sans composants électroniques, ceux-ci étant incompatibles avec le système DaVic. Le raccordement à la piste se fait par prise XLR. Un bouton poussoir interne ou externe à la poignée sera nécessaire au fonctionnement du DaVic.

Article 11 : Divers.

Tout ce qui n'est pas autorisé est interdit.

Quelques items autorisés par le règlement :

- -Repeindre sa coque.
- -Mettre du plomb sur le châssis
- -Mettre du plomb dans la carrosserie.
- -Mettre du fil Prorace
- -Mettre des jantes Prorace
- -Mettre une transmission Pro-race

Ce qui est interdit mais la liste n'est pas exhaustive...

- -Usiner, alléger le châssis ou la coque.
- -Installer les éléments allégés de la mallette Prorace.
- -Modifier les axes.
- -Modifier le rapport de transmission.
- -De ne pas mettre la totalité des éléments constituant la coque
- -Mettre un autre produit que de l'essence C sur les pneus
- -Utiliser d'autres pneus que les pneus Ninco.
- -Changer le rapport de transmission.
- -Usiner les pneus avant.
- -Mettre du vernis ou autre sur les pneus avant.
- -Etc...

REGLEMENT SPORTIF

ARTICLE 12 : Participants.

Pour participer aux courses et marquer des points au championnat, il est nécessaire d'être membre de l'ACR 276 et de s'engager à respecter le présent règlement.



ARTICLE 13. Départ et déroulement de l'épreuve.

La course s'effectue avec le système DaVic à changement de voies.

Le départ est donné par le directeur de course ou l'un de ses assistants et ne pourra être retardé pour attendre un pilote. En cas de problème électrique sur la piste, le pilote concerné doit en informer le directeur de course qui décidera de la procédure à suivre. Pendant une interruption : aucune intervention sur les voitures n'est autorisée.

Les interventions en cours sur les voitures au stand sont alors suspendues.

ARTICLE 14 : Essais

Le temps retenu, pour l'attribution de la place sur la grille, est le meilleur "chrono" réalisé par la voiture (autrement dit, le meilleur temps du meilleur pilote de l'équipe.). En cas d'égalité, les ex-æquo sont départagés : l'avantage va au pilote ayant réalisé le temps le plus tôt dans la séance.

Le résultat des essais qualificatifs détermine la position de chacune des voitures, sur la grille de départ.

1. Meilleur temps sur la 1ère ligne intérieure,
2. 2ème temps sur la 1ère ligne extérieure,
3. 3ème temps sur la 2ème ligne intérieure...etc.

Le choix des postes de pilotage pour la course se fera en fonction de sa place sur la grille de départ :

1. Pole = premier choix,
2. 2ème temps =deuxième choix,
3. Etc...

ARTICLE 15 : Le ramassage.

En cas de sorties de piste, les voitures seront remises en piste à l'endroit de la sortie par les ramasseurs. Si cela est possible, le ramasseur choisira de préférence la piste la plus proche de lui. Une remise en piste ne doit pas occasionner de gêne pour les autres concurrents. Si une voiture est endommagée au cours d'un ramassage ou d'une sortie de piste, aucune réclamation ne sera recevable sauf en cas de comportement **ANTI SPORTIF** évident et répété de la part des ramasseurs en poste. Lorsque plusieurs voitures sortent de la piste en même temps et au même endroit, la logique veut que la première sortie soit remise en priorité. Même principe lorsqu'une auto en accroche une autre que l'on remettait en piste. Le seul cas où le pilote peut «alerter un ramasseur d'une voix forte mais sans agressivité » est lorsque sa voiture sort dans un endroit difficile d'accès et peu visible (**par exemple SOUS UN PONT**).



La direction de course peut ainsi couper l'alimentation de la piste jusqu'à la remise en piste de la voiture.

Les pilotes sont tenus de rester courtois entre eux et envers les ramasseurs, ces derniers assurant une fonction ingrate et difficile.

ARTICLE 16 : Spécificités DaVic.

- Comportement : Toute poussette ou percussion entraînant la sortie de piste de la voiture poussée ou percutée est interdite. C'est au ramasseur témoin de l'incident de juger si la voiture percutée n'a pas commis la première faute, par exemple : déboîter à un aiguillage juste devant une voiture arrivant lancée, se mettre en travers dans un virage, rouler manifestement trop lentement à un endroit où la voiture est sensée rouler à pleine vitesse ou ralentir brutalement dans des zones qui sont loin des zones de freinage classiques, etc...
- C'est le ramasseur en poste ou le superviseur qui doit signaler s'il y a infraction ou non.
- Il est interdit de changer de piste si une autre voiture se trouve à sa hauteur sur la piste visée. Si la voiture fautive fait sortir la voiture qui est à sa hauteur, le ramasseur en poste et le superviseur doit signaler l'infraction à la direction de course qui fera appliquer la pénalité.
- Il est interdit de doubler volontairement en passant par les voies de service (stands et/ou Stop&Go).
- Pour ces incidents de course, la direction de course fera appliquer immédiatement un Stop&Go.
- Tous les autres cas d'accident sont considérés comme "faits de course".
- aucune sanction ne sera prise, sauf cas de comportement ANTI SPORTIF évident et répété.
Panne : Si une voiture tombe en panne, son pilote doit immédiatement le signaler et localiser la voiture, afin d'éviter les accidents. Un commissaire ou un équipier devra enlever le plus vite possible la voiture en panne de la piste. Une fois la réparation effectuée, la voiture est remise en piste dans la zone des stands.
- En cas de non-respect de cette règle l'équipe fautive effectuera un stop&go.
"Stop & Go": Si un pilote doit effectuer un stop&go, la procédure à suivre est la suivante; A partir du moment où l'infraction est constatée, le pilote a 10 tours pour regagner la voie des Stop & Go et venir immobiliser sa voiture sur la portion de piste réservée au stop&go. Au bout de 10 secondes d'arrêt, un feu vert signale au pilote qu'il peut repartir. Si le pilote repart trop tôt, il devra effectuer un nouveau stop&go.
- Si le pilote ne s'est pas arrêté au bout de 10 tours (sauf cas de force majeure), une pénalité de 5 tours lui sera infligée, en plus du stop&go.
- Le directeur de course est seul autorisé à donner et faire respecter cette pénalité.



ARTICLE 17 : Meilleurs temps.

Le pilote auteur du meilleur temps durant les essais qualificatifs ("Pole Position") se verra décerner le titre de : Pole man de la course

ARTICLE 18 :Le vainqueur.

Est déclaré vainqueur, sauf déclassement éventuel, le pilote ayant fait parcourir à sa voiture la plus grande distance. Lorsque "dernier tour" est annoncé à la voiture de tête, toutes les voitures s'arrêteront derrière elle après le franchissement de la ligne d'arrivée. Pour le calcul des points pour le titre, seuls les X meilleurs résultats seront pris en compte en fin de championnat. Le titre de pilote "Champion ACR276 Ferrari 360 Modena" sera attribué au pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération les résultats obtenus au cours des épreuves qui auront eu lieu.

ARTICLE 19 : Les points.

Les points attribués sont par pilote, les suivants :

- 1er : 30 points
- 2ème : 27 points
- 3ème : 25 points
- 4ème : 23 points
- 5ème : 21 points
- 6ème : 19 points
- 7ème : 17 points
- 8ème : 15 points
- 9ème : 13 points
- 10ème : 11 points
- 11ème : 10 points
- 12ème : 9 points
- 13ème : 8 points
- 14ème : 7 points
- 15ème : 6 points
- 16ème : 5 points
- 17ème : 4 points
- 18ème : 3 points
- 19ème : 2 points
- 20ème : 1 point

Le pilote ayant fait la pôle position aux qualifications aura UN point de bonus.