



REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF CHAMPIONNAT CLUB ACR276 MEGANE TROPHY

PREAMBULE

Dans le cadre du championnat club 2006, l'ACR276 a décidé de mettre en place une formule monotype afin de simplifier l'accessibilité et la simplicité. Le choix de l'auto s'est porté sur la Megane Trophy de la marque Ninco.

L'esprit de cette catégorie se veut avant tout convivial, d'un prix raisonnable et techniquement simple, d'accès pour tous : "l'esprit sortie de boîte" prédomine, avec peu de modifications pour un maximum de plaisir.

REGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 1 : Le modèle de voiture

La seule voiture autorisée est la Megane Trophy de Ninco à l'échelle 1/32. La référence est libre. L'aimant fourni avec la voiture devra être retiré.

Dans le cadre du système DaVic, la puce devra être rajoutée entre le moteur et le guide. Les pièces d'usures ne pourront être remplacées que par des pièces de la même référence chez le fabricant à l'exception des jantes(article 5)

La masse minimale de l'auto complète doit être de 95 grammes, puce comprise.

Article 2 : La carrosserie.

Les éléments d'origine suivant doivent être présents : le pilote, les vitres plastiques, l'extincteur, l'habitacle, l'arceau. L'absence des petites pièces de décoration (essuie-glace, anneau de remorquage, rétroviseur, etc..) est tolérée.

L'aileron doit être présent pendant toute la durée de la course. Il est autorisé de le monter sur élastique ou tout autre système souple assurant sa présence dans une position proche de l'origine.

Il est autorisé et même conseillé de repeindre la carrosserie : originales ou reproduction de modèles existants.



Article 3 : La fixation.

La fixation de la carrosserie se fait à l'aide des 4 vis. Elles devront être vissées à fond sans flottement carrosserie/châssis. Il est autorisé (et même conseillé) d'ajouter des tubes d'aluminium autour des puits de vis.

Article 4 : La transmission.

La seule transmission autorisée est celle d'origine à savoir une transmission 11x37 plastique : référence Ninco . Il est autorisé de graisser la transmission et **d'utiliser du frein filer sur la vis de la couronne.**

Article 5 : Les Trains roulants

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, d'un calage de couronne, de deux jantes et de deux pneus. Il est autorisé de changer les jantes plastiques par des jantes en aluminium de 17' référence Ninco . 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 . Seul un nettoyage à l'essence C, au scotch ou à la brosse à vêtements 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 **61,5mm**. 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.

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 dessous et 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. Des boutons poussoirs pour le Davic seront mis à disposition des équipes.

Article 11 : Divers.

Tout ce qui n'est pas autorisé est interdit. A titre d'exemple mais la liste n'est pas exhaustive : d'installer les accessoires allégés fournis dans la mallette Prorace, modifier les axes , mettre des axes creux, modifier le rapport de transmission, **reprendre de la matière sur la carrosserie** ou sur le châssis, d'ouvrir le moteur, de couper l'axe du moteur, de traiter les pneus...

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, lancé derrière un pace-car, 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.

La course a une durée de 10 minutes en première série, 10 minutes en deuxième série, 15 minutes en demi-finale et 20 minutes en finale.

Les qualifiés pour la finale se feront en fonction du nombre de pilotes au départ (voir tableau de fonctionnement du club)

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 ainsi que le poste de ramassage pour toute la durée de l'épreuve. Le choix des postes de pilotage pour la course se fera en fonction de sa place sur la grille de départ : Pole == premier choix, 2ème temps == deuxième choix, Etc...

La position sur la grille est la suivante meilleur temps sur la 1ère ligne intérieure, 2ème temps sur la 1ère ligne extérieure, 3ème temps sur la 2ème ligne intérieure...etc.

ARTICLE 15 : Le ramassage.

En cas de sortie de piste, les voitures seront remises en piste à l'endroit de la sortie par les ramasseurs. Le ramasseur utilisera les zones de remise en piste prévues à cet effet. S'il n'y en a pas à proximité, il 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 aussi couper l'alimentation de la piste jusqu'à la remise en piste d'une voiture inaccessible.

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 percussio n 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 signale au superviseur l'anomalie. Ce dernier sanctionnera le pilote fautif selon le barème en vigueur. La direction de course 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 et la ranger sur une zone de remise en piste alimentée électriquement. Le mécanicien de la voiture en panne pourra s'en saisir et effectuer les travaux nécessaires. Une fois la réparation effectuée, la voiture est remise



en piste au début de la pit lane. 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. Il signale sa présence pour stop & go et repart dès que le directeur de course lui signifie l'ordre de redémarrer. Comme nous ne possédons pas de zone dédié au stop & go ni de chronomètre, le directeur de course retirera un tour à l'équipe fautive. 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 majeur), 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, seul les 276 meilleurs résultats seront pris en compte en fin de championnat. Le titre de pilote "Champion ACR276 Megane Trophy 2006" 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.

.



Les points attribués sont par pilote, les suivants :

1er	:	30	points	9ème	:	7	points
2ème	:	24	points	10ème	:	6	points
3ème	:	20	points	11ème	:	5	points
4ème	:	17	points	12ème	:	4	points
5ème	:	15	points	13ème	:	3	points
6ème	:	13	points	14ème	:	2	points
7ème	:	11	points	15ème	:	1	point
8ème	:	9 points					

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