

FORMULE MONOTYPE  
BMW M6 GT3 SIDEWAYS

DRY (45) 5 nov. 2022  
RENNES (35) 14 jan. 2023  
CAUDAN (56) 4 fév. 2023  
ANDÉ (27) 18 mar. 2023  
LE MANS (72) 6 mai 2023

# SLOT RACING 1/32 CHAMPIONNAT OUEST 2022-2023

5 MANCHES / ÉQUIPES DE 2



Informations et inscriptions sur  
[WWW.SLOTRACINGWEST.FR](http://WWW.SLOTRACINGWEST.FR)



# Règlement Sportif

## 1/ Principe général du Championnat Ouest

Le championnat ouest est organisé conjointement par les clubs de Caudan, Dry, Le Mans, Andé et 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 (voir section **Modalités d'inscription**). Chaque équipe est composée de deux ou trois pilotes, au choix (les modalités pour les équipes à 3 pilotes sont précisées dans la section 6/ Règles générales).

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 4 manches (les modalités d'attribution des points sont détaillées dans la section **Classements et attribution des points**).

## 2/ Calendrier

- Samedi 5 novembre 2022 : manche 1 / Dry
- Samedi 14 janvier 2023 : manche 2 / Rennes
- Samedi 4 février 2023 : manche 3 / Caudan
- Samedi 18 mars 2023 : manche 4 / Andé
- Samedi 6 mai 2023 : manche 5 / Le Mans

## 3/ Modalités 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

Le formulaire d'inscription est à retrouver sur le site <https://www.slotracingwest.fr/> .

### Tarif de l'inscription

- 20€/ équipe / manche

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 1<sup>ère</sup> manche (Dry cette année) (nom d'équipe, noms des pilotes) accompagné des 5 chèques de 20€ à l'ordre des 5 clubs organisateurs.

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 20€ à l'ordre du club organisateur de la manche).

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

### Caractéristiques des pistes

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

## 4/ Organisation d'une manche "Sprint" typique

### 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

## 4 bis/ Organisation d'une manche "Endurance" 7h

### Horaires

- 8h00 : accueil des pilotes
- 8h15 - 9h15 : essais libres
- 9h00 – 10h00 : contrôle technique
- 10h00 – 12h00 : début de l'endurance (2h)
- 12h00 - 13h00 : pause déjeuner
- 13h00 - 18h00 : suite endurance (5h)
- 18h30 - classement et remise des prix

**Accueil des équipages** : à son arrivée sur le site, chaque équipe se présente à la direction de course pour confirmer son engagement, présenter la voiture choisie pour l'épreuve (seule cette auto pourra être utilisée aux essais et en course) et remettre ses pneumatiques arrière, lesquels sont présentés dans leur emballage d'origine (2 paires), contrôlés et marqués immédiatement.

**Attribution des postes de pilotage** : par tirage au sort.

**Attribution des postes de ramassage** : par tirage au sort.

**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 (équipes locales en premier), voiture ouverte, vis sur la carrosserie, sans les pneus arrière. Les voitures contrôlées passent en parc fermé.

**Warm-up** : chaque course est précédée d'un warm-up de 3mn, 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.

**Temps de pilotage :** Les courses "sprint" (Dry, Rennes, Caudan et Andé) durent normalement 120 mn (2h00), découpé en 4 tranches de 30mn. Chaque participant pilote donc 1 heure, sur deux relais contigus ou disjoints, au choix. Au total, chaque pilote roule donc 3 heures en digital Davic sur une journée. Ce temps sera toutefois modulé en fonction du nombre final d'équipes inscrites à chaque manche "Sprint".

**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.

**Gestion des pneus :** Les essais libres sont réalisés avec des pneus personnels. Lors du contrôle technique, chaque équipe monte le 1<sup>er</sup> train de pneus neufs. Le 2<sup>nd</sup> train est mis en parc fermé à la direction de course. 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.

## 5/ 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 1<sup>er</sup>, 27pts au 2<sup>eme</sup>, puis 24, 21, 19, 17, 15, 13, 11, 9, 7, 5, 3, 2, 1pt au 15<sup>eme</sup> et 0,5pts au 16<sup>eme</sup> (Caudan).

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.

## 6/ Règles générales de fonctionnement

**Principe général pour les équipes à 3 pilotes :** lorsque 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 3<sup>e</sup> pilote ne peut ni ramasser, ni faire de mécanique. Il est spectateur.

**L'alimentation de la piste :** Chaque club doit définir le voltage le + adapté à sa/ses piste/s afin d'assurer le meilleur agrément possible, et en informer les participants dans l'invitation.

**Ramassage :** le ramasseur est un assistant au directeur 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 et rester libre des mains pour agir au mieux.

Le ramasseur ramasse les voitures sorties de la piste en replaçant de préférence la voiture fautive en dernier. Si plus de 2 voitures sont hors pistes au même endroit, le ramasseur peut demander une « suspension » (mise en pause simultanée du chronomètre, du comptage et du courant, touche pause sur le DS300) 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.

**Contrôles après l'épreuve : à l'arrivée de la dernière manche,** toutes les voitures doivent rester en parc fermée, les autos des trois premiers et autres autos désignées par la direction de course se verront démontées pour contrôle. Si une auto n'est plus conforme, l'équipage se verra retirer les points de sa meilleure manche (le classement des autres concurrents ne sera pas modifié).

**Fonctionnement du parc fermé :** les voitures sont placées dans un parc fermé à l'issue de leur contrôle technique, dès la fin des essais libres pour les équipages extérieurs et dès l'ouverture du club pour les équipages locaux. Les contrôleurs techniques et les directeurs de course sont les seuls à pouvoir manipuler les voitures à l'intérieur du parc fermé. Après chaque manche, toutes les voitures reviennent en parc fermé. Les équipages ne peuvent sortir leurs voitures du parc fermé que lorsque le

classement final est officiel.

**Non-conformité au CT ou pendant l'épreuve :** 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.

**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.

**Voiture accidentée :** un concurrent qui perd un élément (roue, vis de carrosserie,...) de sa voiture doit s'arrêter immédiatement dans la zone des stands pour réparer sous peine de sanction, il repart de la zone des stands. Dans le cas où le pilote se trouve dans l'impossibilité de se rendre dans la zone des stands (Ex : roue, fil de guide,...) celui-ci devra remettre sa voiture dans la zone des stands.

**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.

**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).

**Disqualification :** la direction de course se réserve le droit, à tout moment et sans préavis, de disqualifier une équipe dont le comportement perturbe le bon fonctionnement de l'épreuve. Un équipage disqualifié ne marque pas de points pour la manche concernée.

**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 directeur de course** du club organisateur sera chargé 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.

**Les contrôleurs techniques** au nombre de 2 minimum doivent vérifier avant la mise en parc fermé la bonne conformité des voitures. Chaque club doit mettre à leurs dispositions une balance (modèle compatible avec le poids des autos) et un pied à coulisse. Si le contrôleur est également pilote, sa voiture est contrôlée par le second contrôleur. Les contrôleurs doivent vérifier les côtes et tares des voitures ainsi que leur conformité, ils appliqueront un marquage (vernis de couleur) sur les châssis et les pneus arrière.

**La commission technique :** au début de chaque manche, les 5 clubs organisateurs désignent un de leurs membres comme représentant, cette commission ainsi formée peut statuer des litiges ou modifications ponctuelles à apporter au règlement.

**Réparations :** A proximité de la piste, il est mis à disposition une table permettant à chaque équipe d'effectuer les réparations mécaniques ou de carrosserie. Sur place, les pilotes et mécaniciens ont à disposition au minimum : un fer à souder branché sur le secteur + une brosse à pneus + une gomme à tresses + une burette de lubrifiant.

**Sanctions :** Les pilotes ne doivent en aucun cas manquer de respect aux ramasseurs lors des ramassages (remontrance, insulte, etc.). En cas de non respect de cette règle, les sanctions décrites ci-après s'appliquent. Toute sanction reste à l'appréciation du ou des directeur(s) de course.

- 1<sup>er</sup> non-respect du règlement : 5 tours de pénalité.
- 2<sup>ème</sup> non-respect du règlement : 10 tours de pénalité.

- 3<sup>ème</sup> non-respect du règlement : disqualification de l'épreuve.

Sanctions spécifiques au digital : Toute poussette ou changement de voie entraînant la sortie d'une autre voiture sera pénalisée d'un « **stop and go** ». Tout stop and go non effectué durant la course sera sanctionné de 2 tours de pénalité.

Le règlement sportif est consultable en ligne ici. <https://www.slotracingwest.fr>