

 **Règlement Technique**

***Championnat C24S 2018/2019***

CIRCUIT 24 SAMOISIEN

***********Groupe C Slot It***

**Version 4 (datée du 15/10/2018)** Dernières modifications

**Tout ce qui n’est pas mentionné dans ce présent règlement est strictement interdit**.

Pour ce championnat, **ne sont autorisée à courir que les 15 modèles de voitures suivants (marque Slot-It, catégorie « Groupe C », toutes décorations confondues) :**   ******

 ***PORSCHE 956 KH*** [***PORSCHE 956 LH***](http://www.slot.it/immagini/Models_indice/GruppoC/956/956_it.html)  ***PORSCHE 962C KH***

  

 ***PORSCHE 962C LH*** ***PORSCHE 962 IMSA***  ***PORSCHE 962C 85***

 

 ***LANCIA LC2 LANCIA LC2/85*** [***TOYOTA 88C***](http://www.slot.it/immagini/Models_indice/GruppoC/Toyota_88C/Toyota_88C_it.html)

  

[***JAGUAR XJR6***](http://www.slot.it/immagini/Models_indice/GruppoC/JaguarXJR12/JaguarXJR12_it.html)[***JAGUAR XJR9 JAGUAR XJR12***](http://www.slot.it/immagini/Models_indice/GruppoC/JaguarXJR12/JaguarXJR12_it.html)

   

[***SAUBER-MERCEDES C9***](http://www.slot.it/immagini/Models_indice/GruppoC/Sauber_C9/Sauber_C9_it.html)[***NISSAN R89C***](http://www.slot.it/immagini/Models_indice/GruppoC/Nissan_R89C/Nissan_R89C_it.html)[***NISSAN R90V***](http://www.slot.it/immagini/Models_indice/GruppoC/Nissan_R89C/Nissan_R89C_it.html)

Esprit "sortie de boite", avec quelques modifications autorisées tout de même:

1. **Guide/Tresse/Fils**
* Guide : il est autorisé (**et même fortement recommandé**) de limer ou de couper légèrement la partie avant de la lame du guide, afin de l'arrondir et d'éviter qu'elle vienne taper au fond du slot. Mais le modèle du guide utilisé doit être celui d’origine (ref **CH66**)
* Tresses libres. Nettoyage autorisée (gomme abrasive, stylo fibre de verre, essence F/briquet, etc.)
* Fils électriques libres.
1. **Puces DaVic**
* **Seules les puces DaVic V3.0 sont autorisées** (tous types de puces DaVic V3.0, programmables ou pas, tous types de formats (carré ou rectangulaire)).
1. **Moteur**
* **Le seul moteur autorisé est le SHARK 22 NSR (ref 3001)** dont les caractéristiques sont les suivantes : 22 22400 rpm - 168 g.cm à 12V.
* Le **rodage du moteur** est **autorisé**.
* Les orifices du moteur peuvent être obstrués par du scotch.
* Le **moteur peut être collé** ou scotché à son berceau*.*
* Il est **autorisé mais pas obligatoire** de **couper l’axe moteur** coté avant de la voiture (afin notamment de faciliter le positionnement de la puce DaVic).
1. **Aimant et Lest Châssis/Berceau moteur**
* Il est **obligatoire d’enlever l’aimant.**
* **Lest libre** mais **obligatoirement fixé sur la partie supérieure du châssis et/ou du berceau moteur** (emplacement prévus pour les aimants compris). Tout lest ne doit pas être visible de l'extérieur, sauf dans le cas où il est placé dans un des compartiments destinés à recevoir un aimant, en lieu et place de ce dernier.
* Les **aimants démagnétisés** (par la technique du flambage, par exemple) en guise de lest sont **interdits.**
* Les **lests Slot It tungsten (ref SP23)** de 2.5g (en forme d'aimant) sont **autorisés**.
1. **Châssis/Berceau moteur**
* **Deux berceaux moteur Slot-It autorisés :**

**-L’offset 0.0mm noir** ref **CH13b** (Berceau monté d’origine sur les Group C Slot It entre 2003 et 2012).

**-L’offset 0.5mm** **gris** ref **CH70**. (Berceau monté d’origine sur les Group C Slot It depuis 2012).

***Remarque :***

*Avec un berceau moteur offset 0.0mm, l’axe moteur est au même niveau que l’axe arrière. C’est optimal pour l’entraînement entre le pignon et la couronne, mais moins pour le centre de gravité (moteur en hauteur).*

*Avec un berceau moteur offset 0.5mm, l’axe moteur est décalé de 0.5mm vers le bas. Il est donc 0.5mm en dessous de l’axe arrière. La masse du moteur est décalée vers le bas : le centre de gravité est donc abaissé. Cela peut d’autant plus agir sur la tenue de route de l’auto si le moteur utilisé a un effet magnétique (Le SHARK 22 n’apportera pas beaucoup d’effet magnétique car il n’est pas beaucoup aimanté). Par contre, avec un berceau offset 0.5mm, l’attaque du pignon sur la couronne n’est pas du plus optimal pour la durée de vie de la transmission…*

* **Interdiction de modifier** (ponçage, perçage, etc.) le **châssis** et/ou le **berceau moteur.**
* **Autorisation de supprimer les petits triangles en plastique, situés de part et d’autre du berceau moteur** (pièces servant à boucher les lumières du châssis prévues pour l’installation d’un berceau moteur anglewinder).
* **Autorisation de supprimer les caches destinés à boucher les deux puis de vis du châssis, situés de part et d’autre du berceau moteur**.
1. **Transmission**
* **Rapport de transmission d’origine : 9\*28**
* **Pignon laiton « in line » 9 dents ref PI09** (monté d’origine sur les Gr-C Slot It).
* **Couronne « in line » 28 dents (jaune) moyeu bronze ref GI28-BZ**).
1. **Habitacle/Carrosserie**
* **Toute carrosserie doit à tout moment de la course avoir une masse supérieure ou égale à 19.6g** (19.6g correspond à la moyenne de toutes les modèles de carrosserie en configuration d’origine).

Tableau récapitulatif du poids des carrosseries de chaque modèle dans leur configuration d’origine :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Modèle | poids carrosserie complète (non modifiée) en g | Flasques (paire) roues arrière en g | poids carrosserie sans flasques en g |
| **Porsche 956 KH** | NC |   |   |
| **Porsche 956 LH** | 20.26 |   |   |
| **Porsche 962C KH** | NC |   |   |
| **Porsche 962C LH** | 23.67 |   |   |
| **Porsche 962 IMSA** | 16.90 |   |   |
| **Porsche 962C 85** | NC |   |   |
| **Lancia LC2** | 19.65 |   |   |
| **Lancia LC2/85** | 15.70 |   |   |
| **Toyota 88C** | 17.57 |   |   |
| **Jaguar XJR6** | NC | NC | NC |
| **Jaguar XJR9** | 24.00 | 1.25 | 22.75 |
| **Jaguar XJR12** | 21.23 | 0.91 | 20.32 |
| **Sauber-Mercedes C9** | 21.37 |   |   |
| **Mazda 787B** | 18.91 |   |   |
| **Nissan R89C** | 15.91 | 0.74 | 15.17 |
| **Nissan R90V** | NC |   |   |
|  |  |  |  |
| Moyenne | **19.56** | 0.97 | 19.41 |
|  |  |  |  |
| Carrosseries < 19.6g (à lester pour être ≥ 19.6g) - Cf explications ci-dessous. |
| Carrosseries > 19.6g (Allègement possible au niveau de l'habitacle pour se rapprocher de 19.6g (sans passer en dessous!)) - Cf explications ci-dessous. |

* Toute carrosserie **inférieur** à **19.6g** d’origine devra être équipé de lest afin **d’atteindre au moins 19.6g**. Le placement du lest sur la carrosserie est libre à condition qu’il soit placé sur sa partie interne.
* Toute carrosserie **supérieure** à **19.6g** d’origine pourra voir son poids légèrement abaissé en enlevant de la matière **sur la partie inférieur de l’habitacle** (cf détails ci-dessous). Mais dans ce cas, la carrosserie devra toujours peser au moins 16.9g.

.

* Afin de faciliter l’installation de la puce DaVic (avec un « tilting » convenable), mais aussi afin d’abaisser le poids des carrosseries qui sont d’origine au-dessus des 19.6g mini réglementaires, il est **autorisé de couper les jambes du pilote** (entre les genoux et les fesses), et éventuellement de **découper la partie basse de l’habitacle**. **Les découpes doivent être les plus minimalistes possibles, et ne doivent dans tous les cas pas dépasser le fessier du pilote** (en hauteur).
* Toujours pour faciliter l’installation de la puce DaVic (avec un « tilting » satisfaisant), il est **autorisé de déformer l’habitacle sous l’effet de la chaleur**. Attention : le pilote doit garder sa forme et sa position originale en ce qui concerne la partie située au-dessus de son postérieur).
* Les **décorations personnelles** sont bien entendu **acceptées** et même bienvenues. Dans le cas ou plusieurs concurrents auraient une **décoration identique**, il conviendra de **différentier, de façon efficace** (à l’aide de ruban adhésif par exemple), les différentes autos concernées.
* Les petites **pièces rapportées** (essuies glaces, rétroviseur, petit appendices aérodynamiques, etc.) **ne sont pas obligatoires** en course.
* Les **flasques de roues arrière :**

**-Soit elles sont présentes et collée** (colle, scotch, etc.) afin d’empêcher toute perte.

**-Soit elles sont absentes**. Dans ce cas, **la largeur de voie arrière devra permettre de monter les flasques** (ce point sera vérifié lors du contrôle technique – la voiture sera donc présentée munie de ses flasques).

**-Soit elles sont présentes mais non collées**. Dans ce cas, le poids de la voiture doit être **supérieur ou égale à 19.6g sans les flasques**.

***Remarque :***

*En cas de doute concernant le poids d’une carrosserie, la direction de course se réserve le droit de peser la carrosserie en fin de course.*

* **Les vitrages, l’aileron et les éléments de carrosserie** (type boucliers avant/arrière, etc.) **doivent être présents sur l’auto** (à leur emplacement et dans leur configuration d’origine) **au départ de chaque run d’une manche.** Ils peuvent être consolidés ou « sécurisés » (colle, scotch, etc) afin d’éviter toute perte en course.
* **Si un pilote perd un ou plusieurs de ces éléments en course, il ne sera pas obligé de s’arrêter au stand pour réparer**. En revanche, **les éléments perdus devront être replacés au plus près de leur emplacement d’origine, dans leur configuration d’origine, dès la fin du run** (uniquement si cela ne pénalise pas le ramassage. C’est la direction de course qui jugera de la faisabilité de l’opération).
* **Montage souple de l’aileron autorisé.**
* **Renfort des puis de vis** de la carrosserie (tubage léger, colle+bicarbonate, fil métallique, apport de résine, etc.) **autorisé**.
1. **Pneus/trains roulant**
* **Jeu vertical et hauteur de l’axe avant libre.** Il est autorisé de retirer les deux calles situées d’origine sur le châssis, sous l’axe avant. Il est autorisé d’utiliser des vis BTR M2 pour régler le jeu vertical de l’axe avant.
* **Trains avant/arrière :** **hormis les pneus (cf ci-après), toutes les pièces constituant les trains avant et arrière doivent être identiques aux modèles d’origine** : axes alu plein de 50mm **PA01-50**, jantes plastique avant **PA17-p**, jantes alu arrière **PA43al**, couronne in line jaune 28 dents (moyeu bronze) **GI28-BZ**.
* **Largeurs de voie avant et arrière**:

-**Carrosseries non pourvues d’origine de flasques** : **les roues ne doivent pas dépasser de la carrosserie en vue de dessus** (en butée de jeu latéral).

-**Carrosseries pourvues d’origine de flasques** : **la largeur de voie arrière devra permettre de monter les flasques** (même si le pilote choisi de rouler sans les flasques).

* **Calage des trains avant et arrière autorisé**. Pour ce faire, il est autorisé d’utiliser rondelles, entretoises, stoppeur. (de provenance libre).
* **Pneus avant libres mais ils doivent totalement recouvrir la surface des jantes.** Traitement/vernissage interdit.
* **Pneus arrière :** un seul modèle autorisé, les **NSR supergrip 19\*10 ref 5206***.* Traitement interdit autre que le simple nettoyage (brosse adhésive, bave de cochon, etc.)

Chaque pilote a droit à **deux paires de pneus arrière pour tout le championnat.** En début de championnat, chaque pilote fournit une boite neuve (4 pneus, soit 2 paires) à la direction de course. Les paires sont ensuite marquées par la direction de course puis **attribuée à chaque pilote par tirage au sort**. Elles sont distribuées aux pilotes lors de chaque manche du championnat, et **stockées au club entre chaque manche**. **La gestion des changements de pneus** (en fonction de leur usure) **revient aux pilotes eux même.**

1. **Visserie/Tilting**
* Visserie libre (d’une marque de slot ou assimilée).
* **Tilting entre le berceau moteur et le châssis autorisé**. Afin d’éviter toute perte de vis sur la piste (risque de court-circuit), elles devront être « sécurisée » (via de la Patafix dans les puis de vis, du scotch au-dessus des puis de vis, etc.).
* **Tilting entre la carrosserie et le châssis autorisé.** Afin d’éviter toute perte de vis sur la piste (risque de court-circuit), elles devront être « sécurisée » (via de la Patafix dans les puis de vis, du scotch au-dessus des puis de vis, etc.).

***Remarque :***

*Le* ***tilting*** *est mouvement entre la carrosserie et le châssis et/ou entre le châssis et le berceau moteur. Il est obtenu en dévissant partiellement les vis liant les éléments cités ci-dessus. Il permet d’obtenir de la souplesse appelé « tilting ».*