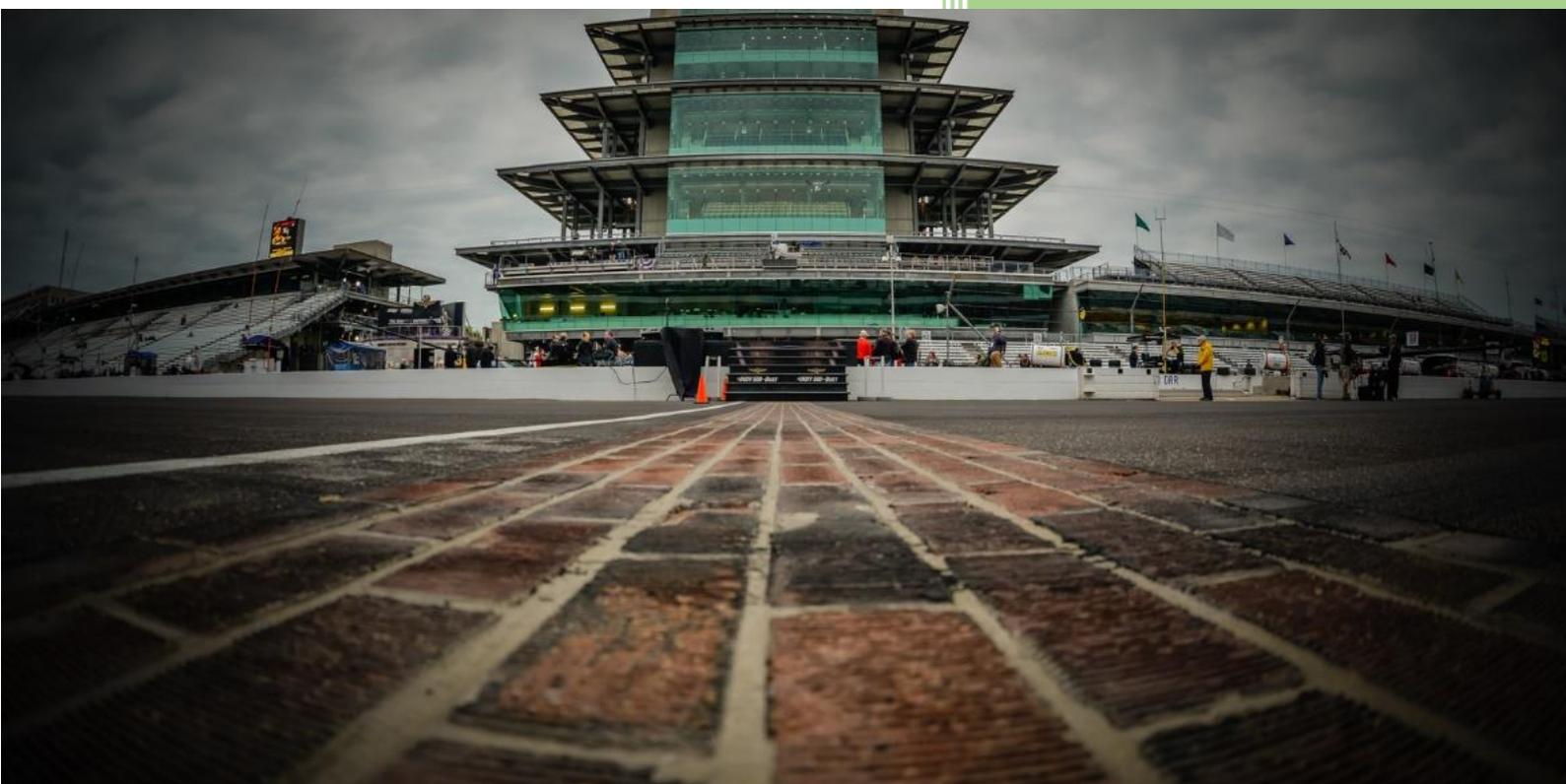


verizon
indycar
series

2016

Réglement Indycar FFSCA



motorsport.com™



Les admins de la série

FFSCA 2016

1. Organisation

- 1.1. Introduction
- 1.2. Situation non prévue
- 1.3. Equipe d'organisateur
- 1.4. Plaintes contre l'organisation

2. Participation

- 2.1. Droits de participation
- 2.2. Limitation de participants
- 2.3. Forme du profil pilote
- 2.4. Profil pilote

3. Equipes

- 3.1. Relation pilotes/équipes
- 3.2. Compositions équipes
- 3.3. Inscriptions pilotes/équipes
- 3.4. Les peintures

4. Pré-qualifications et séries

- 4.1. Pré-qualifications
 - 4.1.1. Evènement normaux
 - 4.1.2. 500 Miles d'Indianapolis
- 4.2. Répartition des pilotes dans les séries

5. Absences et présences

- 5.1. Absences
- 5.2. Présences

6. Epreuves du championnat

- 6.1. Calendrier
- 6.2. Déroulement de la soirée
 - 6.1.1. Evènement routiers/urbains
 - 6.1.2. Evènement en Oval
 - 6.1.3. Qualifications 500 Miles Indianapolis
 - 6.1.4. 500 Miles Indianapolis
- 6.3 Restart de la course (serveur)

7. Classements et attribution des points

- 7.1.1 Barème des points évènements normaux
- 7.1.2 Barème des points 500 Miles Indianapolis et de la dernière course de la saison
- 7.2 Classement pilotes et classement équipes
- 7.3 Joker

8. Réclamations

- 8.1.** Analyse spontanée de la commission de course
- 8.2.** Les réclamations
- 8.3.** Publications pénalités

9. Sanctions et pénalités

- 9.1.** Fonctionnement des pénalités
- 9.2.** Tableau des pénalités

10. Briefing

- 10.1.** Briefing
- 10.2.** Diffusion TV

11. Packages Aéro/Pneus

- 11.1.** Type de pneus
- 11.2.** Packages aérodynamique
- 11.3.** Règlements des pneus en course
 - 11.3.1.** Courses Urbaines
 - 11.3.2.** Courses Oval et 500 Miles Indianapolis

12 Les stands/Voie des stands

- 12.1.** Oval
- 12.2.** Routier/Urbains

13. Moteurs

14. Défense de sa position/Dépassements

15. Retour en piste

16. Tchat

17. Météo

18. Qualifications

19. Reconnaissances/Tour de formation/Procédure de départ

20. Drapeau bleu et drapeau jaune

21. Dégâts

22. Safety Car (*si incorporé au championnat*)

23. Echap en piste

24. Respect du tracé

25. Triche

1. Organisation

1.1. Introduction.

Le championnat Indycar est organisé par la FFSCA sur la plateforme rFactor 2.

Tout pilote s'inscrivant au championnat accepte ce règlement, s'engage à le respecter et doit en avoir pris connaissance.

1.2. Situation non prévue.

Toute situation non prévue dans ce règlement, ainsi que toute contestation pouvant survenir quant à leur interprétation, seront jugées par les organisateurs du championnat et pourront dès lors modifier le règlement pour éviter un cas similaire.

1.3. Equipe d'organisateur.

Les organisateurs disposent des pleins pouvoirs pour organiser ce championnat.

L'équipe organisatrice, les langues parlées ainsi que leurs fonctions :

- Allan Jansen [FR] : forum FR/EN, briefing FR, skin pack, mods, serveurs, réglementations.
- Gilles Chatelin [FR] : inscriptions/admissions, résultats, commission de course, pré-qua, skinsl.
- Ludovic Ferruit [FR] : commission de course.
- Jeremy Noirat : Responsable météo, mods, serveurs. Plaintes contre l'organisation.

En cas de mécontentement envers les organisateurs, les membres FFSCA peuvent porter plainte au bureau de la FFSCA.

2. Participation

2.1. Droits de participation.

Pour participer au championnat, les pilotes devront être en règles avec leur cotisation annuelle à la FFSCA, sauf dans le cas où celui-ci n'a jamais été inscrit à la FFSCA, il dispose d'un mois gratuit pour essayer les championnats.

2.2. Limitation de participants. Il n'y a pas de limitation maximal quant au nombre de participants, mais il y a un minimum de pilote établi à 10 pilotes, ce qui signifie que si il y a moins de 10 pilotes la course sera annulée et si c'est le cas durant 3 manches de suite, le championnat sera stoppé.

2.3. Forme du profil pilote.

Chaque pilote devra être inscrit sous son vrai nom dans le format "Prénom Nom" et en aucun cas un pseudo.

2.4. Profil pilote.

Chaque profil de pilote participant est individuel. Toute usurpation d'identité sera immédiatement sanctionnée d'une exclusion définitive du championnat.

3. Equipes

3.1. Relation pilotes/équipes.

Les pilotes lors de leur inscription devront mettre un nom d'équipe qu'ils veulent rejoindre ou créer en sachant que le pilote qui créer l'équipe est pris comme manager mais, il n'y a pas de championnat équipe en Indycar.

3.2. Compositions équipes.

Une équipe se composera au minimum de 1 pilote et au maximum de 6 pilotes.

3.3. Inscriptions pilotes/équipes.

L'inscription des pilotes et donc des équipes se fera via le forum de la série sous le format suivant :

Nom de l'équipe :

Moteur : (Chevrolet ou Honda)

Manager : (Personne de contact roulant dans l'équipe)

Pilote 1 :

Jusqu'à Pilote 6 :

Les numéros vont de 0 à 99 (sauf exceptions).

Aucun pilote ne sera autorisé à changer d'équipe durant l'année au vu du choix unique du moteur.

Vous devez remplir impérativement tous les champs demandés

Les numéros libres seront affichés dans le forum/inscription.

Il est impératif de respecter la mise en forme ainsi que de donner les informations demandées sans quoi l'équipe ne sera pas validée.

3.4. Les peintures.

Les templates .PSD sont disponible dans le post "Inscriptions"

Chaque pilote devra disposer d'une peinture qui peut être complètement différente des peintures des pilotes appartenant à la même équipe, cependant le nom ou logo de l'équipe devra obligatoirement figurer sur chaque voiture de l'équipe.

Les sponsors obligatoires si il y en a seront dans un fichier nommé "Autocollants obligatoire" ils doivent obligatoirement figurer sur la voiture et ne peuvent pas être déplacés sauf les numéros qui peuvent être déplacés mais doivent figurer sur les éléments ou ils ont été placés par l'organisation, la police peut être modifiée et des effets peuvent également être appliqués sur ceux si.

Si vous oubliez les sponsors obligatoires, l'admin les rajoutera avant de l'inclure dans le pack de skin.

Les peintures devront rester dans l'esprit course automobile, sont proscrit les sponsors liés au tabac, caractères sexuel, etc...

Les peintures seront à envoyer aux organisateurs dans le format **.PSD** à indycar.ffsca@gmail.com, le pack skin est mis à jour à chaque début de pré-qualifications donc une seul fois avant chaque course. Pour tester vos skins vous devez les enregistrer en .DDS, DXT5, MIP maps : 12

L'organisation se réserve le droit de refuser tout skin non conforme aux attentes, ou copié d'un team déjà présent dans le championnat, si un team choisit le thème "Red Bull" une deuxième équipe avec le même thème sera refusée par souci de diversité pour la "TV", le thème du skin est à préciser lors de l'inscription à titre indicatif pour les autres équipes.

4. Pré-Qualifications et séries.

4.1. Pré-qualifications.

4.1.1 Évènements normaux.

Les pré-qualifications seront lancées 1 semaine avant la course pour s'arrêter à 19h00 le jour de la course.

4.1.2 500 Miles d'Indianapolis.

Afin de pouvoir participer aux 500 Miles d'Indianapolis, chaque pilote devra avoir participé à au moins 4 évènements de la série « IndyCar » ou avoir parcouru 200 tours d'entraînement sur le serveur en vue de l'évènement, ces conditions non remplies, la participation à l'évènement ne sera pas acceptée et ce sans exceptions.

Les pré-qualifications seront exceptionnellement lancées 2 semaines avant la course pour s'arrêter à **19h00 le jour avant la course.**

Un serveur d'entraînement restera toutefois ouvert jusqu'à 19h00 jour de la course, mais les chronos ne seront plus pris en compte pour les qualifications.

Le mot de passe du serveur sera toujours : « dw12 »

Un minimum de 30 tours chronométrés non-consécutives sur le site internet ou 30 tours sur le Liveracers ("COMPL" et non pas "LAPS" sur le tableau du liveracers), seront requis en pré-qualifications pour chaque pilote afin de pouvoir participer à la course, tout pilote n'ayant pas rempli cette condition ne sera pas admis à la course.

Un tableau de pré qualification sera disponible sur le site internet de la catégorie avec toutes les informations utiles à savoir, les pilotes qualifiés ou non par exemple.

4.2. Répartition des pilotes dans les séries.

Une limite de 30 pilotes par séries sera d'application, cette limite pourra être modifiée par l'organisation en fonction du mod, des circuits et de leur configuration.

Pour qu'une deuxième séries soit lancée il faut au minimum 40 pilotes inscrits à la course, cette condition remplie une deuxième série sera ouverte, et le surplus de pilotes seront donc en séries 2, la série 1 sera toujours remplie au maximum en conséquence de la présence de la « TV »

5. Absences et présences.

5.1. Absences.

Si un pilote devait être absent il peut le signaler sur le post de course, si un pilote ne déclare rien sur le post de course dans les délais il sera pris comme absent automatiquement et donc non-admis à la course.

5.2. Présences.

Les pilotes ayant roulé pré-qualifications et qui ne se déclarent pas **présent** sur le post de course ne seront pas admis à la course donc pris comme absent, aucunes exception ne sera faites sur ce point.

6. Epreuves du championnat

6.1. Calendrier.



CALENDRIER INDYCAR 2016

15 FEVRIER
BARBER
MOTORSPORTS PARK

14 MARS
GRAND PRIX
OF INDIANAPOLIS

28 MARS
GRAND PRIX
OF MEXICO

30 MAI 2016
INDY 1
500
100... EDITION DES 500 MILES
D'INDIANAPOLIS

05 DECEMBRE
SONOMA RACEWAY

21 NOVEMBRE
GRAND PRIX
OF LAGUNA SECA

10 OCTOBRE
CIRCUIT OVAL
A DETERMINER

11 AVRIL
NAZARETH
SPEEDWAY

06 JUIN
GRAND PRIX
OF ROAD AMERICA

12 SEPTEMBRE
GRAND PRIX
OF MID-OHIO

FFSCA

motorsport.com

En cas de problèmes avec l'un des circuits, l'organisation se réserve le droit de modifier le calendrier

6.2. Déroulement de la soirée.

6.2.1 Evènements routiers/urbains.

19h00 - Essais libres (105 min)

20h45 - Briefing obligatoire pour tous les pilotes sur TS (15 min~)

21h05 - Qualifications (20 min)

21h25 - Warm up (15 min)

21h40 - *Reconnaisances (6 min~) *Voir 18 du règlement.*

21h50 - *Course - *stratégies libres* (1h30min)

23h20 - Fin de la soirée et fermeture du serveur.

6.2.2 Evènements Oval.

19h00 - Essais libres (105 min)

20h45 - Briefing obligatoire pour tous les pilotes sur TS (15 min~)

21h05 - *Qualifications (30-45 min~)

21h45 - Warm up (10 min)

21h55 - *Reconnaisances (6 min~) *Voir 19 du règlement.*

22h05 - *Course - *stratégies libres* (1h30min)

23h35 - Fin de la soirée et fermeture du serveur.

6.2.3 Qualifications 500 Miles Indianapolis.

19h00 - Essais libres (105 min)

20h45 - Briefing obligatoire pour tous les pilotes sur TS (15 min~)

21h05 - *Qualifications (30-45 min~)

22h00 - Fin de la soirée et fermeture du serveur.

6.2.4 500 Miles Indianapolis.

19h00 - Essais libres (105 min)

20h45 - Briefing obligatoire pour tous les pilotes sur TS (15 min~)

21h00 – Mise en place de la grille (5 min)

21h10 - *Reconnaisances (6 min~) Voir 19 du règlement.

21h20 - *Course - *stratégies libres* (200 tours, 500 miles) OU 2 :00

23h55 - Fin de la soirée et fermeture du serveur.

Les pré-qualifications serviront de qualifications pour cet événement uniquement.

Le format de la course est encore soumis à discussion et pourra changer

*** = Sessions fermées et donc non joignable pour les pilotes qui ne sont pas sur le serveur.**

6.3. Restart de la course (serveur).

L'organisation pourra procéder à un restart pour un problème de déconnection massive ou un crash au départ de la course impliquant la majorité des participants uniquement.

En cas de crash serveur le classement avant le crash sera pris comme résultat final tel un drapeau rouge et la course ne sera pas relancée.

7. Classements et attribution des points

7.1.1 Barème des points évènements normaux.

Série 1 :

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
PTS	50	40	35	32	30	28	26	24	22	20	19	18	17	16	15

POS	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
PTS	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	5	5	5	5	5

Pilote(s) ayant été en tête durant un tour : **1 point bonus**

Pilote ayant mené en tête le plus de tour en course : **2 points bonus**

7.1.2 Barème des points des 500 Miles Indianapolis et de la dernière course de la saison.

Série 1 :

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
PTS	100	80	70	64	60	56	52	48	44	40	38	36	34	32	30

POS	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
PTS	28	26	24	22	20	18	16	15	12	10	10	10	10	10	10

Pilote(s) ayant été en tête durant un tour : **1 point bonus**

Pilote ayant mené le plus de tours en course : **2 points bonus**

7.2. Classement pilotes.

- **Classement pilotes** : Il sera obtenu en additionnant les points gagnés par chaque pilote lors des courses.

S'il y a égalité entre deux pilotes à la fin de l'année, le dernier résultat différenciera les deux pilotes.

7.3. Joker.

Le joker consiste à retirer le moins bon résultat parmi tous les résultats enregistrés par un pilote, chaque pilote disposera d'un joker par saison et il sera appliqué en fin de saison pour tous les pilotes.

Ce joker permettra à chaque pilote malgré une absence, déconnection, plantage, abandon, etc de rester bien classé au championnat et se battre pour les objectifs fixer.

Le Joker ne s'applique pas au barème doublé donc celui pour les 500 miles et pour la dernière course du championnat.

8. Réclamations

8.1. Analyse spontanée de la commission de course.

Le meilleur tour en qualifications de chaque pilotes est analysé, et pénalisé si une coupe quelle qu'elle soit est constatée.

La commission peut prendre la liberté d'analyser n'importe quel incident de n'importe quelle course et ce même sans réclamations.

En cas de sortie du Safety Car, l'incident ayant causé cette sortie sera analysée automatiquement pour prévenir une stratégie d'équipe ou autre, bien évidemment lors d'une responsabilité avérée une pénalité sera attribuée, si l'incident est classé comme fait de course, il n'y aura pas de pénalités attribuées.

Si il est prouvé, qu'un pilote/team cause volontairement la sortie du Safety car pour influencer la course le pilote ou le team au complet sera exclu pour une course du championnat et ce sans appel. En cas de récidive, une exclusion définitive est envisageable...

8.2. Les réclamations.

Vous avez jusqu'au Dimanche 23h59 suivant la course pour envoyer vos réclamations, n'attendez pas le dernier moment pour les envoyer, toute réclamation envoyée hors délais ne sera pas prise en compte.

Pour porter réclamation, vous devrez vous baser sur le replay serveur qui vous sera fourni sur le post "récit de course" après la course même.

Un pilote peut porter réclamation uniquement sur un incident qui le concerne, il peut porter réclamation pour n'importe quelle session.

Les réclamations sont à envoyer selon le format suivant à **indycar.ffsca@gmail.com**.

Indiquez dans l'objet : Réclamation " Nom du circuit"

Indiquez dans votre e-mail :

- La session où se passe l'incident (ex : Essais, Reconnaissances, Qualif, Course, précisez série 1 ou série 2) Le nom du ou des pilotes impliqués.
- Le moment où s'est passé l'incident (ex : tour 4, à 24 sec ou, secteur 1, etc...)
 Une brève description de l'incident en 2, 3 lignes.

8.3. Publications pénalités.

Un post sera publié au plus tard lors de l'ouverture des pré-qualifications avec un compte rendu de toutes les réclamations ainsi que les pénalités, si vous avez des interrogations justifiées après avoir visionné le replay de l'incident vous pouvez venir en discuter avec les admins sur Teamspeak **uniquement**, toute demande faite via le forum sera supprimée et aucune explication ne sera donnée par message privé.

9. Sanctions et pénalités

9.1. Fonctionnement des pénalités.

Un pilote écopant d'une pénalité, se verra retirer des points au classement général en fonction du carton qu'il aura reçu, suite au retrait de points qu'un pilote ou une équipe peut subir il est tout à fait possible que le pilote soit en points négatifs.

Le jeu peut attribuer des pénalités de sa propre initiative comme une drive-through (passage par les stands sans s'arrêter) et un stop & go qui est cumulable avec un arrêt normale (immobilisation de la voiture pendant une durée définie sur son emplacement de stand)

9.2. Tableau des pénalités.

Contacts, dépassement kamikazes, trop agressif... : selon la gravité : Avertissement, 2, 5, 15, 20 pts + Probation d'une ou plusieurs courses si faute grave. Si récidive lors de la/des course/s de probation : exclusion pour une manche

* Seront pénalisés uniquement les accidents provoquant une SC et les actions soumises à réclamations par un pilote, les retours en piste kamikazes et les accidents sous SC. Les contacts ne sont pas forcément pénalisés en indycar, c'est la philosophie des courses américaines, mais les fautes explicites et évitables soumises à réclamations seront pénalisées.

Dépassement interdit sous SC : 15 pts + une course de probation.

Coupe d'un virage lors du tour le plus rapide de qualif : (la voiture est à l'intérieur du vibreur intérieur, sans le toucher. (Une sortie à l'extérieur d'un virage n'est pas considérée comme coupe). **2pts.**

Dépassement en coupant explicitement : Le pilote est tenu de rendre la place dans ce cas-là. S'il ne le fait pas : **2pts.**

Triche avérée : exclusion pour une course, et si récidive exclusion du championnat.

Non-respect des drapeaux bleus : 10 pts + Probation.

Le barème des pénalités est doublé pour la dernière manche pour éviter qu'un incident de course provoque une incidence sur le classement sans qu'il soit justement pénalisé, l'organisation se réserve le droit d'ajuster la pénalité en fonction de la situation Le barème des pénalités est doublé pour les 500 Miles d'Indianapolis ainsi que pour la dernière manche pour éviter qu'un incident de course aille une incidence sur le classement sans qu'il soit justement pénalisé, l'organisation se réserve le droit d'ajuster la pénalité en fonction de la situation.

10. Briefing

10.1 Briefing.

Les briefings se feront avant chaque course à **21h00 pour les évènements normaux, à 20h45 pour les 500 Miles d'Indianapolis** sur teamspeak et est obligatoire pour tous les pilotes.

Durant ce briefing nous donneront des consignes, rappelleront certaines règles, etc...

Les pilotes pourront également poser des questions en temps voulu et les admins y répondront avec grand plaisir.

Tout pilote se présentant en retard au briefing sera automatiquement pénalisé d'un carton blanc. Tout pilote ne se présentant pas au briefing sera automatiquement pénalisé d'un carton bleu.

Un pilote devant arriver en retard ou ne pouvant pas assister au briefing pour une raison personnelle, doit en avertir les admins le plus tôt possible avant le briefing et ceux-ci annuleront la pénalité.

10.2 Diffusion TV.

La diffusion TV sera assurée par Michael Duforest de Motorsport.com en série 1 uniquement, de ce faite vous ne devez pas faire n'importe quoi en piste et agir au plus proche de la réalité.

Lorsque la course est finie et que vous avez passé la ligne d'arrivée, il est interdit de crasher sa voiture dans le mur ou dans d'autres voitures, vous devez finir votre tour et rentrer aux stands pour faire échap et ce dans toutes les sessions les soirs de course.

A la fin de la course, les 3 premiers uniquement sont attendus pour une interview de 10min dans le channel « Salle d'attente interview » Le commentateur peut se réserver le droit d'interviewer d'autres pilotes, si ceux-ci l'accepte, bien évidemment.

11. Packages Aéro/Pneus/Empattement (Wheelbase).

11.1 Types de pneus.

Il y a 3 types de pneus sous 4 dénominations, tous produits par Firestone :

- Les « **Alternates** » sont les pneus slick tendres (Bande rouge sur le flanc).
- Les « **Primary** » ou « **Firehawk** » sont les pneus slick dur (Pas de bande sur le flanc).
 - « **Primary** » est le nom utilisé pour la configuration route.
 - « **Firehawk** » est le nom utilisé pour les configurations : oval court, oval, 500 Miles Indianapolis.
- Les « **Rain** » sont les pneus pluie, utilisés pour des conditions pluvieuse ou humide (bande blanche sur le flanc).

11.2 Réglages de l'empattement (Wheelbase).

L'empattement, c'est la distance qu'il y a entre le centre de la roue avant et celui de la roue arrière exprimé en « Inches » soit des pouces il peut être converti en millimètres, il y a 4 réglages d'empattement disponibles et vous êtes libre d'utiliser celui que vous voulez.

Le « setback » c'est le décalage qui existe sur l'axe d'un même essieu (avant ou arrière), en degrés ou en millimètres, une valeur négative correspond aux roues gauches et positive aux roues droites.

Quels en sont les effets théoriquement ?

Empattement court : Avec un empattement plus court, vous aurez une voiture bien plus vive dans les virages ce qui vous permettra de moins sous-virer, mais elle sera de faite bien plus instable et moins facile à rattraper en dérive.

Empattement long : Avec un empattement long, vous aurez une voiture moins vive dans les virages ce qui vous permettra de moins survirer et, elle sera plus facile à contrôler lors d'éventuelles dérives.

NB : Faites attention que chaque empattement a une répartition des masses qui n'est pas proportionnelle en fonction de la longueur de l'empattement.

- **118 Inches/pouces (2997.2 mm)**: -2in setback front, 0in setback rear, repartition poids = 58% arrière.
- **119 Inches/pouces (3022.6 mm)**: -2in setback front, -1in setback rear, repartition poids = 57,3% arrière. Conseillé pour les "speedways".

- **120 Inches/pouces (3048 mm):** -0 in setback front, 0 in setback rear, repartition poids = 58,5% arrière. Conseillé pour les circuits routiers pour sa répartition du poids.
- **121 Inches/pouces (3073.4 mm):** -0in setback front, -1in setback rear, repartition poids = 57,9% arrière

11.3 Packages aérodynamique.

Il y a 4 packages aérodynamique disponibles et chaque pilote sera libre d'utiliser celui qu'il souhaite et ce pour chaque manche du championnat.

1. Indy 500 2015 Configuration (796,51Kg) :

Dans ce package, les appuis aérodynamique sont fortement réduit et spécialement conçu pour les 500 Miles d'Indianapolis, seul les pneus « **Firehawk** » sont disponibles.

2. Configuration Oval (796,51Kg) :

Dans ce package, les appuis aérodynamique sont réduits et conçu pour les circuits ovales assez rapides, seul les pneus « **Firehawk** » sont disponibles.

3. Configuration Oval court (810,12Kg) :

Dans ce package, les appuis aérodynamique sont suffisamment élevés pour des virages assez soutenu et conçu pour les petits ovales, seul les pneus « **Firehawk** » sont disponibles.

4. Configuration Route (810.12Kg) :

Dans ce package, les appuis aérodynamique sont élevés et conçu pour les circuits routier ou urbain, les pneus « **Alternates** », « **Primary** » et « **Rain** » sont disponibles.

11.3 Règlements des pneus en course.

11.3.1 Courses Urbaines :

Chaque pilote devra obligatoirement faire 2 tours officiels en piste avec les 2 types de pneus slick, la voie des stands n'est pas prise en compte dans un tour officiel.

En cas de crevaison due à un incident, les 2 tours officiels seront automatiquement comptés comme validés pour les pneus qui équipaient la voiture au moment de l'incident uniquement.

En cas de pluie, la règle des 2 tours pour chaque pneus slick n'est plus de vigueur même après l'arrêt de la pluie.

Un pilote ne respectant pas cette règle se verra disqualifier de la course pour non-conformité à la réglementation.

11.3.2 Courses Oval et 500 Miles Indianapolis :

Il n'y a pas d'obligation quant au changement des pneus en sachant qu'en configuration 500 Miles/Oval/Oval Court, il n'y a qu'un seul type de pneu.

12. Les stands/Voie des stands.

12.1 Oval.

La vitesse dans les stands sera toujours limitée à **100 km/h**, la voie des stands est définie par les lignes de peintures, cônes et/ou autres marquages et les pilotes devront les respecter sous peine d'être pénalisé. Lors d'arrêts aux stands, chaque participant devra immobiliser sa voiture dans son carré qui est délimité par des lignes de peinture.

Lors de l'entrée ou de la sortie de la voie des stands les pilotes devront obligatoirement respecter les marquages au sol (Zone de décélération ou zone d'accélération).

12.2 Routier/Urbains

La vitesse dans les stands sera toujours limitée à **100 km/h**, la voie des stands est définie par les lignes de peintures, cônes et/ou autres marquages et les pilotes devront les respecter sous peine d'être pénalisé.

Lors d'arrêts aux stands, chaque participant devra immobiliser sa voiture dans son rectangle rouge.

Lors de l'entrée ou de la sortie de la voie des stands les pilotes devront obligatoirement respecter les marquages au sol (Zone de décélération ou zone d'accélération).

Ces règles s'appliquent dans n'importe quelle session.

13. Moteurs.

Les équipes auront le choix entre deux moteurs lors de leurs inscriptions, Chevrolet et Honda et tous les pilotes de l'équipe devront courir avec ce moteur une fois qu'une des voitures de l'équipe aura participé à une course de la saison.

L'équipe ne pourra plus changer de moteur dans la saison en cours et donc le choix du moteur sera bloqué pour cette équipe durant 1 an dans le cas d'une saison complète.

Si un pilote roule avec un moteur autre que son choix lors de l'inscription ou lorsqu'il a rejoint une équipe, se pilote se verra disqualifié de la course sans appel.

Voici les données des deux moteurs.

Power = puissance en chevaux

Torque = Couple

Rpm = tours par minute

Engine data:

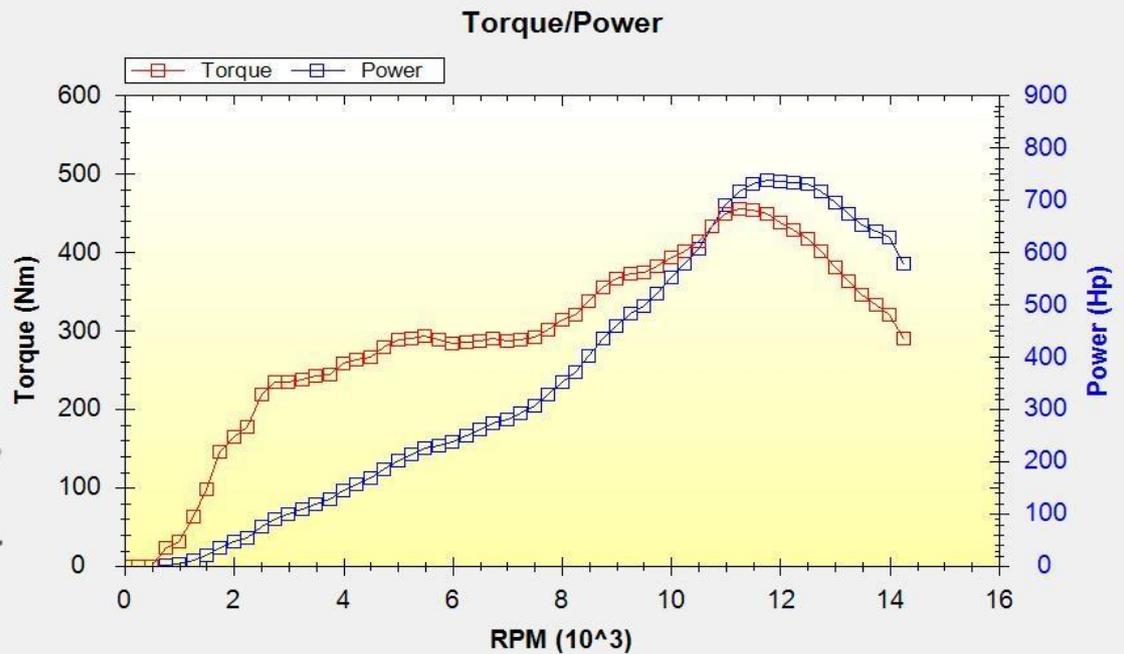
Include extra engine friction

Aspiration: **Twin-turbocharged**
 Max. Power: **737 Hp @ 11750 rpm**
 Max. Torque: **454.8 Nm @ 11250 rpm**
 Power-to-weight: **0.93 Hp/kg**
 Rev limit range: **11500 - 12000 rpm**
 Optimal Oil Temp: **107 °C**
 Max safe oil temp: **120 °C**
 Average lifetime: **3 hours, 3 minutes**
 Lifetime variance: **0 hours, 46 minutes**
 Safe RPM: **11250 rpm**

**Turbo's not yet implemented.
 Power values may be wrong!**

Show upgrades

Rescale



Engine data:

Include extra engine friction

Aspiration: **Twin-turbocharged**
 Max. Power: **727 Hp @ 11750 rpm**
 Max. Torque: **450.7 Nm @ 11000 rpm**
 Power-to-weight: **0.91 Hp/kg**
 Rev limit range: **11500 - 12000 rpm**
 Optimal Oil Temp: **107 °C**
 Max safe oil temp: **120 °C**
 Average lifetime: **3 hours, 3 minutes**
 Lifetime variance: **0 hours, 46 minutes**
 Safe RPM: **11250 rpm**

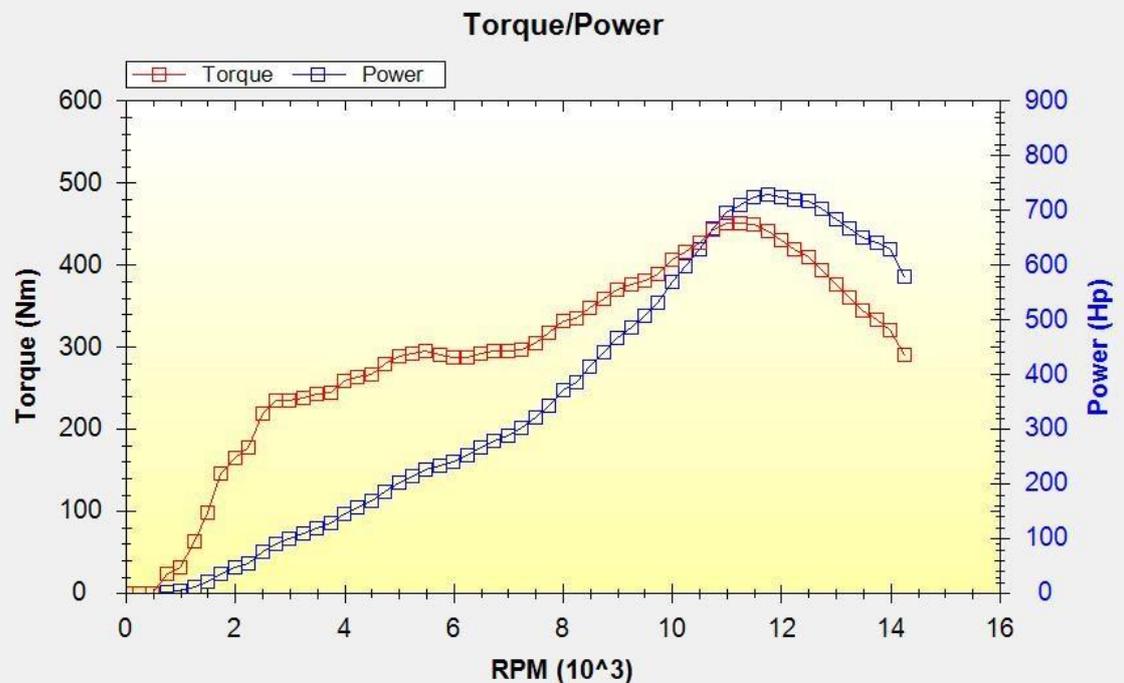
**Turbo's not yet implemented.
 Power values may be wrong!**

Show upgrades

Rescale



HONDA



14. Défense de sa position/Dépassements.

- Une tentative de dépassement est valable à partir du moment où l'élément le plus à l'avant de la voiture du pilote offensif est au niveau de l'élément de plus à l'arrière du pilote défensif.

Quand cette condition est remplie le pilote défensif n'est plus prioritaire et est obligé de laisser un espace suffisant au pilote offensif, dans le cas contraire la tentative n'est pas valable donc le pilote défensif peut garder sa trajectoire normale et c'est au pilote offensif d'éviter le contact.

Il y a toute fois une exception à la règle, un pilote faisant une attaque « kamikaze » et qui remplit malgré cela la condition ci-dessus, sera le pilote fautif en cas de contact.

1 seul changement de ligne autorisé pour défendre sa position, le retour vers la trajectoire est autorisé à condition que les 2 pilotes soit côtes-à-côtes et de laisser un espace suffisant, vous pouvez défendre votre position uniquement si le pilote qui vous attaque est dans le même tour que vous, donc derrière vous dans le classement.

Les contacts sont interdits sous peine d'être pénalisé.

15. Retour en piste.

Il y a retour en piste à partir du moment où la voiture a plus de 2 roues en dehors des lignes blanches

Après une sortie de piste, vous devez reprendre la piste parallèlement et dans le sens de la marche, les voitures en piste sont prioritaires et donc vous ne pouvez pas les gêner.

Il est interdit de forcer le passage et de prendre la piste perpendiculairement s'il y a du trafic.

Lors d'un tête à queue, le pilote doit **obligatoirement** stopper sa voiture, et ne peut pas revenir en marche arrière sur la piste.

16. Tchat.

Durant les pré-qualifications il est tout à fait autorisé d'utiliser le tchat mais, privilégiez plutôt les discussions via teamspeak pour ne pas gêner les autres pilotes qui s'entraînent.

Le tchat est interdit en **qualifications** et en **course** même pour s'excuser ou autre.

Tout pilote enfreignant cette règle sera pénalisé, même sous le coup de la colère pensez aux autres !

17. Météo.

La météo sera une météo réelle en direct géré par un plugin en relation direct avec la station météorologique la plus proche du circuit ou se déroule la manche.

L'organisation n'a donc aucun pouvoir sur la météo de même qu'elle ne connaît pas la météo à venir au-delà des prévisions fournies.

La météo réelle en direct sera activée lors des pré qualifications ainsi que lors de la course, il faudra donc faire avec.

Durant les pré qualifications la météo réelle en direct sera mise à jour toutes les 173 secondes soit 500 fois par jours, le gommage sera en X15 pour que la piste puisse évoluer assez vite et que le gommage puisse revenir tout aussi vite.

Durant la course la météo réelle en direct sera mise à jour toutes les 40 secondes soit 500 fois par jours, le gommage sera en normale.

Les courses en Oval ne seront pas courues sous pluie.

18. Qualifications.

Circuits routiers/urbains : Les qualifications se dérouleront le soir de la course et auront une durée de 20 minutes sans limitation de tour.

Circuits Oval : Les qualifications se dérouleront le soir de la course tout le monde dans un même channel sur teamspeak, chaque pilote devra conformément à son ordre de passage se lancer dans 2 tour chronos (1 tour de sortie, 2 tour chrono, 1 tour de rentrée), l'ordre de passage est défini par le classement inversé des pré qualifications à savoir du dernier au premier qui sera publié sur le forum peu après 19h00 et il sera rappelé lors du briefing.

500 Miles d'Indianapolis : Les qualifications se dérouleront 1 jour avant la course tout le monde dans un même channel sur teamspeak, chaque pilote devra conformément à son ordre de passage se lancer dans 2 tour chronos (1 tour de sortie, 2 tour chrono, 1 tour de rentrée), l'ordre de passage est défini par le classement inversé des pré qualifications à savoir du dernier au premier qui sera publié sur le forum peu après 19h00 et il sera rappelé lors du briefing d'avant qualifications.

Quand doit-on s'élancer ?

Chaque pilote devra donc effectuer 3 tours au total, 1 tour de sortie, 1 tour chrono et 1 tour de rentrée, à la fin du tour de sortie et donc au début du tour chrono, une fois appelé par l'organisation le pilote suivant devra se tenir prêt au feu vert en sortie de la voie des stands, dès que le pilote en piste est passé et commence donc son tour chrono, le pilote dans la voie des stands pourra sortir des stands et débiter son tour de sortie ainsi de suite jusqu'au pilote ayant été le plus rapide en pré qualifications qui clôturera les qualifications tous les pilotes devront être dans le channel briefing et les admins appelleront les pilotes dans leur ordre afin qu'il fasse son tour chrono.

Si un pilote ne saisit pas son créneau de passage il ne pourra pas effectuer de chrono et partira donc en fond de grille, le pilote suivant ce pilote qui ne saisit pas son créneau pourra donc débiter son tour de sortie dès que les admins appelleront se pilote.

Durant le tour de rentrée chaque pilote devra garder un rythme soutenu afin de ne pas se faire rattraper par le pilote le suivant qui est en tour chrono.

19. Reconnaissances/Tours de formation/départ lancé en double file

- Reconnaissances

Lors du passage à la session course et que vous cliquerez sur le bouton « course » vous ne serez plus téléporter sur la grille de départ, vous serez dans votre garage et vous aurez 6 minutes au totale pour aller vous mettre sur la grille sur votre emplacement (signalé par un rectangle rouge au sol) et 3 minutes avant que la sortie des stands soit fermée (feux rouge).

Durant cette reconnaissance il est strictement interdit de franchir la ligne de départ, pour faire plusieurs tours vous devrez obligatoirement passer par la voie des stands avec le limiteur. Tout pilote ne respectant pas cette règle sera pénalisé d'un **CARTON ORANGE.**

Durant cette reconnaissance vous êtes libre de faire « échap » à tout moment dans la voie des stands et de repartir.

Si vous sortez de votre garage lorsque la voie des stands est fermée, cela signifie que vous prendrez le départ en fond de grille, aucun restart ne sera donné pour cette raison c'est à vous de gérer votre timing, si vous sortez alors que le feu est rouge vous écoperez d'un Stop&Go que le jeu vous attribuera automatiquement, si vous n'êtes pas encore sur votre emplacement, que le temps totale est écoulé et donc que le tour de formation débute vous serez automatiquement téléporté sur votre place par le jeu, tout pilote n'étant pas dans les temps sur son emplacement sera pénalisé d'un **carton jaune**. *

- Tour de formation

Il y aura 2 tours de formations pour pouvoir chauffer les pneus avant le départ réel.

- Départ Lancé en double file :

Une fois les reconnaissances finies et les voitures sur la grille de départ, la séquence de départ arrêté sans tour de formation sera lancée ce qui signifiera le lancement des 2 tours de formation pour nous, le leader gèrera un rythme de 100-150 km/h environ, une fois que toutes les voitures auront passées la sortie des stands, les pilotes qui sont dans la pitlane iront se mettre au fond de peloton derrière tous les autres pilotes, les places que devaient occupés ces pilotes devront resté vide lors du départ donc vous devrez rester à côté de la voiture qui s'est qualifié sur la même ligne que vous de faite il pourra y avoir une voiture seul lors du départ.

Le premier tour de formation se fera entièrement en file indienne (les uns derrière les autres), ce tours permettra à tous les pilotes de pouvoir zigzaguer et de faire chauffer leur voiture.

Le deuxième tour de formation se fera en file indienne jusqu'à la ligne signalant le début du 3^{ème} secteur, à partir de cette ligne les pilotes devront se mettre en formation 2 par 2 donc, le 1^{er} et le 2^{ème} côte à côte et ainsi de suite en se repositionnant a sa place (gauche ou droite) à partir de ce moment les pilotes ne sont plus autorisés a zigzaguer pour faire chauffer les pneus et devront tenir un rythme proche de 100 km/h.

Une fois le dernier virage passé, le leader aura libre choix de lancer la course, cependant les pilotes ne sont pas autorisés à doubler avant la ligne de départ, les « brake test » sont interdit lors du départ si un pilote effectue cette manœuvre et qu'il est doublé avant la ligne de départ aucune pénalité ne sera attribuée au pilote ayant subi le « brake test », n'oubliez pas que la commission dispose de la télémétrie de chaque voiture et que ce genre de manœuvre est très facilement prouvable.

Tout non-respect des règles ci-dessus sera pénalisé.

Chaque pilote participant à l'IndyCar devra maitriser parfaitement ces trois procédures.

20. Drapeau bleu et drapeau jaune.

- **Le Drapeau bleu** : Les retardataires se verront présenté un drapeau bleu lorsqu'ils se feront prendre un tour par d'autres pilotes, ils devront donc obligatoirement faciliter le passage à la voiture derrière eux, il est plus facile de laisser passer *dans les lignes droite plutôt que dans les virages*, montrer bien vos intentions dès le débuts et ne changer pas de ligne au dernier moment, il est formellement interdit de bloquer lorsque l'on se voit présenter le drapeau bleu, un fois le drapeau bleu affiché vous ne devez pas attendre trop longtemps, si la voiture que vous devez laisser passer passe sous la barre des 5 dixièmes de seconde (0,5 sec) au bout de quelques secondes vous serez pénalisé par la jeux, il vous avertira avant de vous pénaliser par le tchat comme dernière avertissement.

- **Le drapeau jaune** : signale un incident, il est donc conseillé de ralentir, et il est interdit de doubler dans la zone sous drapeau jaune.

Vous pouvez doubler les pilotes impliqués dans l'incident (à l'arrêt sur la piste)

Tout pilote créant un sur-accident à cause du non-respect du drapeau jaune sera **lourdement** pénalisé.

21. Dégâts.

Le serveur sera réglé avec 90% de dégâts, lors d'incident il y a le risque que des débris soient sur la piste, et qu'ils restent pendant un certain temps, il faudra être réactif pour les éviter afin de ne pas endommager votre voiture. En cas de dégât important, perte d'élément aérodynamique ou tout dégât rendant la voiture instable, le pilote devra obligatoirement réparer sa voiture sous peine d'être pénalisé, pour rejoindre les stands il devra obligatoirement se trouver hors de la trajectoire et ne pas gêner les pilotes en course.

22. Safety Car (drapeau jaune partout, full course yellow)

La procédure de safety car se déroule en 2 parties qui se suivent toujours :

- **Drapeau jaune partout/full course yellow pending** : Cette procédure intervient directement après un incident grave, elle annonce que la course est entièrement neutralisée sous drapeau jaune et que la safety car va prendre la piste dès que le leader sera à proximité de l'entrée des stands.
- **Course neutralisée sous safety car/full course yellow** : Cette procédure intervient quand la safety car est en piste.

Dès lors que l'une des deux procédures est annoncé, il est interdit pour tous les pilotes de doubler les voitures non-impliquée dans l'incident, vous devez donc suivre le pilote qui est devant vous au classement de la course et donc pas forcément le pilote que le jeu vous demandera de suivre en fonction de si le jeu vous à déclassé ou non.

Si le jeu vous demande de dépasser/laisser passer un pilote vous ne devez pas en tenir compte, lors du restart de la course (drapeau vert) il est possible que vous écopiez alors d'une pénalité que vous ne devrez pas faire et finir la course normalement même si le jeu insiste (vous ne serez pas DQ).

Donc les pénalités attribuées pour dépassement sous safety car (si il n'y a pas eu de dépassement du pilote qui est devant vous au classement de la course) ne devons pas être effectuées, les autres pénalités attribuées par le jeu (vitesse excessive dans les stands, franchissement du feu rouge des stands, dépassement sous safety car du pilote qui est devant vous au classement de la course, coupe de la piste) devons être effectuées dans les 3 tours réglementaires sous peine d'être disqualifié de la course par la commission.

Sachez que la commission peut voir précisément à quel moment vous avez eu une pénalité, le contenu de la pénalité (drive through, stop&go) et à quel moment la pénalité a été effectuée donc si une pénalité causée par une des fautes reprises ci-dessus n'est pas effectuée ou quelle est effectuée au-delà des 3 tours vous serez d'office disqualifier de la course par la commission lorsqu'elle fera son analyse.

Il y a toute fois une exception aux dépassements sous safety car qui concerne uniquement les pilotes n'étant pas dans le même tour que le leader, voici une petite mise en situation pour que ce soit clair :

Notre mise en situation comporte 4 pilotes (1, 2, 3, 4), les pilotes 1 et 2 sont les deux leaders de la course, le pilote 3 est votre concurrent direct et vous êtes le pilote 4.

Imaginons que pour une raison X ou Y, vous vous retrouvez entre le pilote 1 qui suit la safety car et le pilote 2, qui est derrière vous, le pilote 3 est en queue de peloton donc dans le même tour que le pilote 1, à ce moment-là vous êtes à 1 tour du pilote 1 mais vous n'êtes pas derrière le pilote qui est devant vous au classement donc le pilote 3, vous devez donc doubler le pilote 1 et la safety car pour récupérer le plus vite possible la queue de peloton et vous mettre juste derrière le pilote qui est devant vous au classement de la course donc le pilote 3.

Cependant dans la même situation si le pilote 3 à 2 ou 3 tours d'avances sur vous et non pas 1, vous ne devez pas récupérer les 2 ou 3 tours mais seulement 1 tour, le but de cette manœuvre est que l'on soit dans le bon ordre lors du drapeau vert et qu'il n'y ai pas un pilote entre deux pilotes qui se battent pour une place et qui ne sont pas dans le même tour que lui.

Si un pilote ne profite pas de cette règle pour recoller au peloton, il ne sera pas pénalisé mais il perdra le bénéfice de récupérer/gagner 1 tour.

La safety car effectuera de 2 à 3 tours en piste a une allure de 120 km/h maximum.

Les arrêts aux stands sont autorisés durant l'intégralité de la neutralisation de la course par la safety car, les pilotes qui sortent de la pitlane doivent se mettre en queue de peloton dans l'ordre de sortie de la pitlane.

Vous ne pouvez pas purger une pénalité attribuée par le jeu ou la commission sous safety car donc les tours sous safety car ne seront pas comptabilisés dans les 3 tours maximum.

Une fois le safety car rentré, le drapeau vert sera annoncé, et à partir de ce moment les pilotes pourront reprendre la course, les dépassements sont autorisés dès que le drapeau vert est annoncé donc même avant la ligne d'arrivée.

Quoi qu'il en soit vous ne devez pas tenir compte des ordres du jeu quant au pilote que vous devez suivre et aux pénalités qui vous seront attribuées sous safety car suite au nonrespect de ces mêmes ordres uniquement

23. Echap en piste.

Durant les sessions dites officielles, donc le soir de courses, il vous sera formellement interdit de faire échap en piste. Pour rentrer dans votre garage vous devrez finir votre tour, rentrer dans la voie des stands et faire échap une fois immobilisé sur votre emplacement ou dans la pit lane.

Il en sera de même pour la fin de course, tous les pilotes devront un fois la ligne d'arrivée passée effectuer un tour de rentré et faire échap une fois immobilisé sur leur emplacement dans la voie des stands.

Exceptions à l'échap :

Durant les qualifications : si votre voiture est détruite peu importe la raison et que vous ne pouvez pas rejoindre la voie des stands pour faire échap dans la règle, vous pouvez faire échap sur la piste mais vous ne pourrez plus prendre part au reste des qualifications.

Durant les reconnaissances : si vous devez faire échap peu importe la raison, vous ne pourrez plus rejoindre votre emplacement de départ sur la grille, vous devrez donc obligatoirement prendre le départ depuis les stands.

Il y aura des contrôles pointilleux du respect de cette règle pour tous les pilotes.

NB : Tout pilote ne respectant pas la règle sera pénalisé fermement pour des raisons d'équité.

Durant la course : si votre voiture est détruite, et que vous n'avez pas la possibilité de rejoindre la voie des stands pour réparer alors vous pouvez faire échap et votre course s'arrêtera là.

Nous rappelons que si un autre pilote est responsable de votre échap, vous devez tout de même respecter la règle et vous pouvez si vous le souhaitez porter réclamation envers le pilote que vous jugez fautif.

24. Respect du tracé.

La piste est généralement délimitée par des lignes blanches/jaunes, les vibreurs ne font pas partie de la piste.

S'il n'y a pas de lignes blanches/jaunes, les vibreurs délimitent donc les limites de la piste.

Vous êtes autorisé à mettre 2 roues en dehors des lignes blanches/jaunes si existantes ou 2 roues au-delà des vibreurs si pas de lignes blanches/jaunes.

Au-delà de 2 roues en dehors des lignes blanches/jaunes même sur les circuits ovales, vous serez pénalisé si cela est trop répétitif ou que c'est pendant votre meilleur tour chronos en qualifications.

Sur les circuits Ovals, la partie de tarmac plate et donc non-inclinée ne fait pas partie de la piste.

Si un pilote ne respecte pas les limites de la piste durant les pré qualifications et qu'il améliore son chrono le pilote a 1 heure à partir du moment on le chrono a été effectué pour signaler la coupe aux admins afin qu'ils retirent le tour pour ne pas fausser les pré qualifications.

Si le pilote ne signale pas la coupe dans les délais, tous ses chronos seront effacés, et il devra alors recommencer ses 30 ou 50 tours pour pouvoir participer à la course. (Si le pilote récidive sur les mêmes préquals ou de manière intempestive, il se verra refuser l'accès à la course.)

En fonction des circuits, il pourra y avoir des exceptions sur les sorties larges uniquement, celles-ci seront signalées lors de l'ouverture du post de course donc, 7 jours avant la course.

Si aucune exception n'est signalée, vous devrez appliquer la règle de base.

25. Triche.

L'organisation procèdera en cas de doutes à des vérifications via les fichiers sortants ou par analyse en direct sur le/les pilotes en question.

Si la moindre incohérence par rapport aux données de base est constatée, le/les pilotes seront banni de tout championnat que cette organisation organise ou organisera.

Les preuves seront présentées aux yeux de tous et envoyées au bureau/CA de la fédération qui décidera de l'avenir du « pilote » à la FFSCA.