

Automotive Racing Series

Gentlemen Drivers

Les origines d'A.R.S. – Automotive Racing Series :

C'est l'histoire d'une locomotive et de son machiniste!

Une locomotive à vapeur, qui en 2007 a prit le départ de la gare de Croix en Ternois.

A cette époque, elle ne traînait qu'une voiture avec plus ou moins une douzaine de passagers. Le machiniste, peu expérimenté dans la conduite de ce type de machine, était pourtant très confiant, et avait fait le plein de charbon dans le tender, car il pensait d'aller très loin. Il pensait aussi pouvoir s'arrêter dans différentes gares pour ravitailler l'eau, essentielle à sa machine, et accueillir à bord de sa seule voiture des nouveaux passagers.

Une fois parti, il se rendait compte très vite que les autres gares lui refusaient l'eau, ou, lui la faisaient payer très chère.

Il avait aussi beaucoup de mal à trouver des passagers, car sur le tableau des départs en gare, son passage n'était pas affiché, et on lui disait que son train était « bon pour la poubelle ... ou mieux, pour la casse »!

Un beau jour, le destin lui fait rencontrer un Chef de Gare pas comme les autres, un vrai « Meister » Jürgen BRECHT, président du CLUB EUROPA; celui-ci avait son réseau ferroviaire, un peu limité mais sûr, et l'eau était pas chère.

A partir de ce jour là, notre locomotive a parcouru plusieurs km, elle s'est arrêtée sans difficulté dans deux gares parmi les plus importantes (Dijon et Magny Cours), elle a fait le plein de passagers, au point qu'une seule voiture ne suffit plus !

On a vu son train plusieurs fois à la télé, et interviewé certains de ses passagers ravis.

En fin 2009, beaucoup de nouveaux passagers demandent déjà les horaires pour 2010 et souhaitent réserver leur ticket!

La presse et la télé s'intéressent aussi. « Der Meister » lui réserve désormais les meilleurs quais dans ses gares, car il y tient beaucoup à son machiniste et ses Copains.

Les autres chefs de gare commencent à se poser des questions, car ils ont de moins en moins de passagers en transit dans leurs gares.

Alors le machiniste envisage de rajouter 2 voir 3 wagons de plus, pour transporter d'avantage de passagers et les mettre plus aisés; pour bien organiser les choses, et assurer le bon déroulement du voyage futur, il va s'entourer de collaborateurs compétents et efficaces.

Voilà l'histoire de la locomotive et du wagon S.P.C.C.

Ce qui sera nouveau en 2010 :

A partir de 2010, A.R.S. – Automotive Racing Series, s'occupera de l'organisation de 5 nouveaux plateaux distingués:

1 - **S.P.C.C.** – Sport Prototypes Classic Challenge réservé aux voitures prototype

2 - **G.T.C.C.** – Grand Tourisme Classic Challenge réservé aux voitures Grand Tourisme

3 - **S.T.C.C.** – Super Tourisme Classic Challenge réservé aux voitures de Tourisme

3 - **F.C.C.** – Formula Classic Challenge réservé aux voitures monoplace jusqu'à la F.3

4 - **S.F.C.C.** – Super Formula Classic Challenge réservé aux voitures grosses monoplace tels que F.1

Chaque plateau disputera ses essais et ses courses séparément. Le calendrier et l'organisation des meetings sont gérés, comme d'habitude, par le CLUB EUROPA.

Votre machiniste souhaite vous voir tous à bord du nouveau train, prêts à partir pour cette nouvelle aventure. Ne ratez pas son départ!

Type de voitures admises :

Toutes les voitures de compétition et de sport sont acceptées sans exclusion.

PTH ou pas PTH :

Pas de PTH, ni de passeport technique F.F.S.A.

Règlement technique :

Pas de règlement technique. Les voitures sont classées dans les différents groupes et catégories selon leurs performances, rapport poids/puissance, niveau de préparation générale. Leur attribution est définie après présentation de la voiture à l'organisateur. Celle-ci peut changer de catégorie en cours de saison.

Les points essentiels, ce qui est autorisé et ce qui est interdit :

- Pas de licence F.F.S.A.
- Pas d'adhésion à une A.S.A.
- Pas d'inscription au challenge
- Pas de PTH, ou Passeport Technique F.F.S.A.
- Obligation de fournir un certificat médical de bonne aptitude à la compétition automobile et un électrocardiogramme.
- Obligation de vérifier soi même les points et les éléments de sécurité demandés (voir point plus bas) et de certifier leur vérification correcte.
- **Obligation d'être sympathique et correct avec les autres, et obligation de venir avec bon esprit, car il n'y a rien à gagner!**
- Possibilité de partager la voiture avec un copain le même weekend.
- Possibilité de céder, louer, partager et revendre son droit d'engagement, à tout moment au long de la saison, sans pénalités

— Respecter les horaires et être à l'heure au briefing.

Les pneumatiques :

Le type et la quantité sont libres

| Plateau 1 : S.P.C.C. – Sports Prototypes Classic Challenge | | |
|------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------|
| GROUPE | CATEGORIES | VOITURES |
| PROTOTYPES | P1 | F.I.A. GR. C2 |
| | | F.I.A. GR.5 + de 3.0L |
| | | F.I.A. SR2 Prototypes + de 3.0L |
| | P2 | F.I.A. GR. CN 2.0L 24S - 620 kg |
| | | F.I.A. GR. CN 3.0L 24S - 650 kg |
| | | F.I.A. GR. 6 2.0L - 600 kg |
| | P3 | SPORT 2000 (moteur FORD Zetek) - 550 kg |
| | | Barquettes 2.5 et 3.0L 12S - 620 kg ex Coupe Alfa Roméo Spider 905 Peugeot |
| | | Barquettes 2.0L - 580 kg (230 CV. Maximum) Prototypes CM 1.3L |
| | P4 | Barquettes 1.5L - ex Coupe de l'Avenir |
| | | Prototypes CM 1.0 et 1.1L |
| | | Prototypes avec rapport poids/puissance supérieur à 3,5 |

| Plateau 2 : G.T.C.C. – Grand Tourisme Classic Challenge | | |
|---------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GROUPE | CATEGORIES | VOITURES |
| GRAND TOURISME | GT1 | F.I.A. GT2 |
| | | PORSCHE 997 CUP – Moteurs bi turbo (ex: 993-996 GT2) |
| | | GT1 ex B.P.R. GT avec rapport poids/puissance inférieur ou égal à 2,2 |
| | GT2 | PORSCHE 996 Cup et 993 RSR et mono turbos |
| | | GT2 ex B.P.R. GT avec rapport poids/puissance compris entre 2,21 et 2,6 |
| | GT3 | PORSCHE 964 Cup, 964 RSR, 993 Cup |
| | | GT3 ex B.P.R. |
| | | RENAULT R21 TURBO CUP FERRARI 355 CHALLENGE F.I.A. GR.B (cylindrée supérieure à 3,0L atmo / 1,7 Turbo) GT avec rapport poids/puissance compris entre 2,61 et 3,0 |
| | GT4 | PORSCHE 964 et 993 RS, 944 Turbo Cup |
| | | GT4 ex B.P.R. |
| | | ALPINE A 610 EUROPE CUP FERRARI 348 CHALLENGE VENTURI TROPHY GT préparation type N-GT (GT de série) moteurs atmo +3,5L |
| | GT5 | F.I.A. GR.4 jusqu'à 3,0L atmo ou 1,7L turbo |
| | | F.I.A. GR.B jusqu'à 3,0L atmo ou 1,7L turbo GT préparation type N-GT (GT de série) moteurs atmo -3,5L GT avec rapport poids puissance supérieur ou égal à 3,01 |
| | GT6 | F.I.A. GR.3 |

| Plateau 3 : S.T.C.C. – Super Tourisme Classic Challenge | | |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| GROUPE | CATEGORIES | VOITURES |
| SUPER TOURISME | S1 | SUPERPRODUCTION de 2.5L à 3.0L |
| | | SUPER TOURISME 2.5L |
| | | Tourisme GR.N + de 3.0L - Tourisme GR.A de 2.5L à 3.0L |
| | S2 | SUPERPRODUCTION de 2.0L à 2.5L |
| | | SUPER TOURISME 2.0L |
| | S3 | Tourisme GR.N 3.0L - Tourisme GR.A de 2.0L à 2.5L |
| | | SUPERPRODUCTION de 1.6L à 2.0L |
| | | SUPER TOURISME 1.6L |
| | S4 | Tourisme GR.1 + de 2.5L - Tourisme GR.2 de 2.0L à 2.5L |
| | | Tourisme GR.N 2.5L - Tourisme GR.A de 1.6L à 2.0L |
| | | SUPERPRODUCTION de 1.3L à 1.6L |
| | S5 | Tourisme GR.1 2.5L - Tourisme GR.2 2.0L |
| Tourisme GR.N 2.0L - Tourisme GR.A 1.6L | | |
| SUPERPRODUCTION de 1.0L à 1.3L | | |
| S6 | Tourisme GR.1 2.0L - Tourisme GR.2 1.6L | |
| | Tourisme GR.N 1.6L - Tourisme GR.A 1.3L | |
| | SUPERPRODUCTION - de 1.0L | |
| | | Tourisme GR.1 1.6L - Tourisme GR.2 1.3L |
| | | Tourisme GR.N 1.3L - Tourisme GR.A - de 1.0L |

| Plateau 4 : F.C.C. – Formula Classic Challenge | | |
|------------------------------------------------|------------|------------------------------|
| GROUPE | CATEGORIES | VOITURES |
| F.3 | F3A | F3 de 1990 à 1994 |
| | F3B | F3 de 1985 à 1989 |
| | F3C | F3 de 1979 à 1984 |
| F. F. Zetec | FFZ | FF Zetec 1,8L de 1993 à 1998 |
| F. F. Kent | FFK | |
| F.R. EUROPA | FRE | |
| F.R. Turbo | FRT | |
| Formula V | FV | |
| Formula Super Vee | FSV | |

| Plateau 5 : S.F.C.C. – Super Formula Classic Challenge | | |
|--------------------------------------------------------|------------|----------|
| GROUPE | CATEGORIES | VOITURES |
| FORMULA 1 | F1A | |
| | F1B | |
| | F1C | |
| FORMULA 3000 | F3000A | |
| | F3000B | |
| FORMULA 2 | F2A | |
| | F2B | |

Votre temps de piste du weekend
1 séance de 30' d'essais libres +1 séance de 30' d'essais chrono + 2 courses de 30' chaque !

Engagements 2010

Inscription à 1 meeting au choix : 680 €
Inscription à 2 meetings au choix : 1300 €
Inscription à 3 meetings au choix : 1800 €
Inscription à 4 meetings au choix : 2200 €
Inscription à 5 meetings : 2500 €

Les tarifs ci-dessus s'entendent par voiture engagée. Elles sont compréhensives d'assurance R.C. égal à 80 euros par meeting. Les règlements doivent s'effectuer en totalité, par virement, chèque ou espèces au moins 10 jours avant votre premier meeting; l'inscription pour 5 meeting doit être effectuée avant le 15 mars au plus tard. Aucun règlement ne s'effectuera sur place le weekend du meeting. Les chèques étrangers ne sont pas acceptés. Les concurrents étrangers peuvent payer par virement bancaire uniquement et le montant de l'engagement doit parvenir à A.R.S. net de frais bancaires. Chaque engagement payé est définitivement encaissé par A.R.S., sans possibilité de remboursement totale ou partiel au concurrent. Le concurrent n'ayant pas réglé les frais d'engagement dans le délai prévu, ne sera pas accepté dans le meeting.

Calendrier 2010

3-4 avril Magny-Cours
24-25 avril Dijon-Prenois
9-10 septembre Lurcy-Lévis
16-17 octobre Dijon-Prenois
11-12 novembre Ledenon

Les éléments de sécurité obligatoires :

OBLIGATION DE RESPECTER LES NORMES DE SECURITE PRECISEES DANS L'ANNEXE K F.I.A., VEHICULES HISTORIQUES DE L'ANNEE EN COURS, soit :

- Pour la voiture, arceaux de sécurité, harnais, baquet et ses fixations, extincteur ses fixations et son sticker de signalisation, coupe-circuit avec tirette extérieure et son sticker de signalisation, attaches capot avant et arrière, anneaux de remorquage avant et arrière, réservoir essence FT3 ou mousse antidéflagrante dans le réservoir d'origine, feu antibrouillard, bac à batterie. Le niveau sonore de 102 décibels n'est pas exigé mais il est conseillé.

Pour les pilotes, casque, cagoule, combinaison, gants, chaussettes et bottines sont obligatoires; les sous-vêtements ignifugés et le port du système HANS sont fortement conseillés.

Mode d'attribution des points :

Les points seront attribués au(x) pilote(s) à chaque course. Il sera établi un classement pour chaque catégorie avec attribution des points du premier au huitième : 10 – 8 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1.

Par ailleurs, il sera établi un classement général scratch par pilote, reprenant la formule suivante :

P x N = PCS

C

P = Nombre des points gagnés dans la catégorie

N = Nombre moyen des partants dans la catégorie

C = Nombre des courses totale

PCS = Points Classement Scratch

Les récompenses éventuelles :

OBLIGATION DE VENIR AVEC BON ESPRIT, CAR IL N'Y A RIEN A GAGNER!

Une remise des prix de fin saison est organisée plus dans le but de se retrouver au tour d'un verre de l'amitié que de donner des coupes et trophées.

Le budget :

- Pas d'inscription au challenge

- Pas de licence F.F.S.A.

- Pas d'adhésion à une A.S.A.

Exemple de budget total pour la saison :

Avec un auto prête à courir, hors éventuelles casses mécaniques et sorties de route, pour un programme de 5 weekends :

- Engagement pour 5 courses 2500 euros
- Transport voiture/matériel (moyenne 700km aller-retour), hôtel et restaurant (2 nuits et 4 repas) : 1500 euros
- 2 sets de pneus : de 1000 à 2500 euros selon type
- Carburant environ 250 à 400L : 350 à 550 euros
- Entretien et révision voiture pour 1000/1500 km : de 1000 à 10000 euros selon type de voiture

Cout total : de 6500 à 17000 euros selon type de voiture pour 1200/1500 km. de courses et essais.

Une idée du coût d'une auto :

- De 3 à 6000 euros pour une berline Gr.N des années 90, petite ou moyenne cylindrée.

- De 7 à 12000 euros pour une monoplace Formule Ford ou une berline Gr.N des années 80 et 90.

- De 10 à 15000 euros pour un proto ex Coupe de l'Avenir ou une F3, ou F. Ford Zetec entre 1985 et 1995

- De 15 à 30000 euros pour une Grand Tourisme Gr.3, Gr.B, Gr.F ou ex coupes mono marque

- De 30 à 50000 euros pour un proto ex coupe Alfa ou FIA CN

- Plus de 50000 euros pour voitures avec passé historique et PTH FIA ou voiture très récentes.

Les points forts de la catégorie

- Ouvert à toutes et à tous
- Le coût le plus faible pour faire de la course en France
- Possibilité d'y participer très facilement, seul ou à deux
- Cadre très sympathique
- Possibilité de courir sur des grands circuits F.1
- A vous d'en rajouter !

Nos séries A.R.S. sont un' excellente salle de sport pour s'entraîner de façon économique, avec des véritables situations de course. Plus des avantages additionnels, tels que économie de licence, de différents accessoires et équipements, pas de prises de tête avec commissaires farouches, apéro et champagne du samedi soir tous ensemble pour mieux se connaître, souplesse et adaptation rapide et facile de l'organisation.

Les points faibles !?

OBLIGATION DE VENIR AVEC BON ESPRIT, CAR IL N'Y A RIEN A GAGNER!

La F.F.S.A ne voyant pas de bon œil l'activité légale du CLUB EUROPA, lui met "les bâtons dans les roues", c'est le cas de le dire, en faisant pression et intimidation aux circuits; ceux qui cèdent aux pressions la F.F.S.A, proposent des dates et des prix inacceptables pour faire désister le CLUB EUROPA. Celui-ci donc est obligé à prendre ce qu'il peut. A.R.S., pour rester dehors de la F.F.S.A, est obligé à accepter les dates proposées par CLUB EUROPA; celui-ci organise en toute légalité ses épreuves depuis 1988 et qu'il est le seul organisateur dissident de la F.F.S.A juridiquement en règle. A vous de juger !

A.R.S (SAS)

Contact : Fabio MAGNANI – tél. 06 03 59 46 95

C/O AUTOTECNICA

17, rue Victor Hugo - 92400 COURBEVOIE

Tél. 01 47 93 79 82 - Fax 01 47 93 53 29

info@autotecnica.fr www.autotecnica.fr