

Grand Prix de Royat

Six heures d'Auvergne DAVIC

Les « Six heures d'Auvergne 1/32 » sont une course de slot racing digital Davic en équipe avec des voitures à l'échelle du 1/32^e.

La course comprend une séance d'essais chronométrés, une manche de trois heures, une manche de deux heures et une manche d'une heure.

En vert: les modifications par rapport à la version 1 du règlement: 2 pilotes minimum et positionnement de la puce.

Table des matières

Règlement sportif.....	2
Equipe et temps de pilotage.....	2
Essais libres.....	2
Essais chronométrés.....	2
Les manches.....	3
Classement final.....	3
Règlement technique.....	4
Caractéristiques techniques.....	4
Voitures et carrosseries autorisées.....	5

Règlement sportif

Equipe et temps de pilotage

Une équipe est constituée d'au moins **deux** pilotes. Chaque équipe met un pilote à disposition des organisateurs pour assurer le ramassage et ceci dès le début des essais libres.

Une équipe est libre de choisir en son sein le ou les pilotes qui participeront aux essais chronométrés.

Pour toutes les manches, tous les pilotes devront piloter la durée réglementaire calculée de la façon suivante: durée de la manche/nombre de pilotes de l'équipe + ou – 5 minutes.

	Durées de pilotage					
	Manche 1, 3h		Manche 2, 2h		Manche 3, 1h	
	moyenne	durée pilotage	moyenne	durée pilotage	moyenne	durée pilotage
2 pilotes	90 mn	85 à 95 mn	60 mn	55 à 65 mn	30 mn	25 à 35 mn
3 pilotes	60 mn	55 à 65 mn	40 mn	35 à 45 mn	20 mn	15 à 25 mn
4 pilotes	45 mn	40 à 50 mn	30 mn	25 à 35 mn	15 mn	10 à 20 mn
5 pilotes	36 mn	31 à 41 mn	24 mn	19 à 29 mn	12 mn	7 à 17 mn
6 pilotes	30 mn	25 à 35 mn	20 mn	15 à 25 mn	10 mn	5 à 15 mn

Essais libres

La durée des essais libres est répartie sur deux séances. Les postes de ramassage et de pilotages de la première séance sont attribués par tirage au sort lors de la remise des puces.

A mi-séance des essais libres, une rotation des postes de pilotage sera effectuée selon l'ordre suivant: 1 va en 10, 2 en 11, 3 en 12, 4 en 13, 5 en 14, 6 en 15, 7 en 1, 8 en 2, 9 en 3, 10 en 4, 11 en 5, 12 en 6, 13 en 7, 14 en 8, 15 en 9.

Essais chronométrés

En fonction du classement de l'équipe, les essais chronométrés permettent de marquer des points pour le classement final, de choisir les postes de pilotage et de ramassage et d'établir la grille de départ de la première manche.

Les 10 dernières minutes des essais chronométrés seront réservées aux 7 équipes les plus rapides.

Calcul des points:

- meilleur temps chronométré: nb points = nb d'équipes
- second temps chronométré: nb points = nb d'équipes - 1
- troisième temps chronométré: nb points = nb d'équipes - 2,

-

Choix des postes de pilotage et de ramassage

En fonction du résultat des essais chronométrés, chaque équipe choisira le poste de pilotage et le poste de ramassage qu'elle utilisera pour les trois manches.

Dans le but de faciliter les débuts des équipes découvrant le DAVIC, le choix des postes de pilotage et de ramassage se fera selon l'adage « les premiers seront les derniers » donc dans l'ordre inverse du classement des essais chronométrés: l'équipe avec le moins bon temps chronométré choisit en premier, puis l'avant dernière équipe, pour finir par la première.

Les manches

Grille de départ

La grille de départ de chaque manche est établie en fonction du classement de la manche précédente:

- pôle position de la première manche pour l'équipe avec le meilleur temps chronométré, deuxième position pour l'équipe avec le deuxième meilleur temps, ...
- pôle position de la deuxième manche pour l'équipe vainqueur de la première manche, deuxième position pour la seconde équipe de la première manche, ...
- ...

Calcul des points

Chaque manche permet de marquer des points:

- première équipe: nb points = nb d'équipes,
- deuxième équipe: nb points = nb d'équipes – 1,
-

Classement final

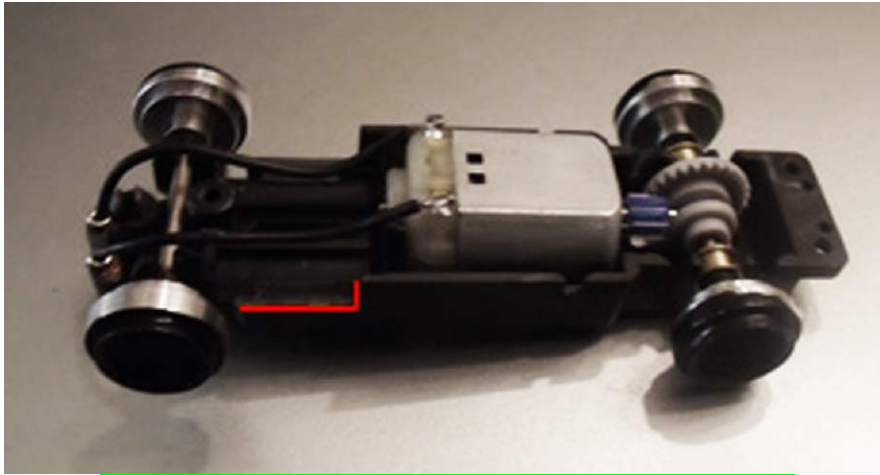
Le classement final est calculé en faisant la somme des points obtenus par chaque équipe lors des essais chronométrés et des trois manches.

Règlement technique

Caractéristiques techniques

Identiques à celles de l'endurance de 12h du Grand Prix de Léguevin 2010, (en jaune les trois modifications) à savoir:

Poids voiture	Voiture complète en ordre de marche : <ul style="list-style-type: none">voiture à carrosserie « résine »: minimum 85 gr – maximum 120 grvoiture à carrosserie « plastique »: minimum 95 gr – maximum 120 gr
Lest	<ul style="list-style-type: none">Autorisé sur la face supérieure et les cotés du châssis.Autorisé à l'intérieur de la carrosserie :<ul style="list-style-type: none">Carrosserie résine : emplacement libreCarrosserie plastique : le lest doit être placé uniquement au-dessus d'un plan matérialisé par le sommet des 4 arches de passage de roues (ailes), par exemple sous le capot AV ou AR, ou le pavillon de toit.
Carrosserie	Plastique d'origine ou résine, non déformée, complète. Vitrage d'origine. Absence tolérée des rétros et essuie-glaces. Les carrosseries en lexan sont interdites. Décoration d'origine ou personnelle « type course ». Il est permis de renforcer les puits de vis. Visserie libre. La carrosserie peut être dévissée. Poids minimum: 30 gr
Châssis	Slot-classic (ref CJA2) strictement d'origine, pour moteur « in-line » type NC1. Aimant interdit. Découpe des flancs autorisée pour positionner la puce DAVIC sur le châssis (C.F. photo). Les petites encoches sur le haut des flancs du châssis représentent les limites de découpe. Il est autorisé d'usiner légèrement le puits de vis avant du châssis si celui-ci gêne pour la mise en place de la puce devant le moteur.
Puce	Emplacement libre sur le châssis ou la carrosserie mais la puce ne doit pas dépasser de la carrosserie ou être en-dessous du plan inférieur du châssis. Voiture posée sur la piste, la puce ne doit pas être visible de l'extérieur. Il est autorisé de faire des "guides fils" afin d'avoir un montage propre.
Habitacle	Habitacle d'origine ou habitacle en lexan ou carton noir (pilote en trois 3D à partir du buste + volant). On ne doit pas voir le châssis depuis l'habitacle.
Eclairage	Autorisé mais non obligatoire. Leds AV : blanc-jaune / AR : rouge.
Train avant	Marque libre. Jantes d'origine, ou plastique marque libre ou aluminium BRM ref S112 (ou équivalent). Dessin des jantes AV et AR identique obligatoire. Voie: les pneus ne doivent pas dépasser de la carrosserie (tolérance 1 mm).
Train arrière	Marque libre. Jantes d'origine, ou plastique marque libre ou aluminium BRM ref S112 (ou équivalent), pour pneus 22x7 (type classique). Voie: 55 mm maxi. Les pneus ne doivent pas dépasser de la carrosserie (tolérance 1 mm). Calage du train avant autorisé, le plus discrètement possible.
Moteur	Cartrix TX-1 ou équivalent fourni par l'organisation
Pneus avant	Ninco 20x7 « Classic » ref N80503 ou équivalent. Ils peuvent être vernis.
Pneus arrière	Pneus arrière Ultimatt 22x7 « Classic » ou équivalent fournis par l'organisation.
Pignons	Marque libre - nombre de dents : 10
Couroannes	Marque libre - nombre de dents : 26
Paliers	Système d'origine ou palier bronze autorisés. Roulements interdits.
Tresses	Ninco standard ref 80101
Guide	Marque et type libre
Pièces de rechange	<ul style="list-style-type: none">1 châssis, 2 paires de jantes, 2 guides complets avec tresses et fils,UNIQUEMENT pour les voitures avec carrosserie « résine »: 1 carrosserie identique à la carrosserie qui prendra le départ, la peinture pourra être différente. En parc fermé comme la voiture de course et pendant la course.Autres : quantité libre



Découpe du châssis autorisée pour positionner la puce

Voitures et carrosseries autorisées

Sont autorisés à participer au Grand Prix de Royat 2010:

1. les reproductions à l'échelle 1/32 d'une voiture ayant couru en endurance entre 1951 et 1961 sur un circuit européen dans les catégories « Tourisme améliorée », « Grand tourisme » et « Sport ».
2. les cabriolets et spider sont acceptés uniquement avec un hard-top ou une reproduction de capote dans la même matière que la carrosserie et couvrant complètement le pilote et l'habitacle. Les cabriolets ou spider avec un « couvre-tonneaux » sont interdits.
3. les voitures de slot ayant participé à la course d'endurance des 12h du Grand Prix de Léguevin 2010 (GPL 2010). Il s'agit ici uniquement de permettre à une équipe ayant aligné une voiture au GPL 2010 de participer au Grand Prix de Royat avec la même auto. Si des équipes ont participé au GPL 2010 avec une auto ne répondant pas au critère n°1, ces équipes et uniquement ces équipes peuvent participer au Grand Prix de Royat 2010 avec leurs autos respectives. Attention, ce n'est pas parce d'une voiture XX ne répondant pas au critère numéro 1 a participé au GPL 2010 que d'autres équipes, ayant participé au GPL 2010 ou non, peuvent se présenter avec une reproduction de la voiture XX.

Si une équipe veut aligner au départ des « Six heures d'Auvergne » une voiture ne figurant pas dans la liste ci-dessous, elle doit demander par mail l'accord aux organisateurs, au plus tard deux semaines avant le début de la course. Le mail, envoyé à slotclubgaulois@neuf.fr, doit contenir à minima les informations suivantes:

- dénomination de la voiture,
- une épreuve d'endurance à laquelle a participé la voiture,
- une photo de la voiture réelle,
- une photo de la voiture au 1/32.

Pour garantir un plateau varié, seules deux voitures d'un même modèle pourront être alignées. Lors de l'inscription, chaque équipe proposera par ordre de préférence les autos qu'elle souhaite aligner. Si plus de deux équipes proposent la même voiture, le choix se fera:

- par ordre de réception des inscriptions avec chèque,

- les voitures ayant participé au GPL 2010 seront prioritaires.

Liste indicative et non limitative des voitures autorisées

Elles ont participé aux 6 Heures à Charade en 1960 ou 1962 (pour les cabriolets et spider, le point 2 ci-dessus prime):

- ACE Bristol,
- Alfa Romeo Giulietta, Giulietta SZ, Giulietta véloce, TI Spéciale,
- Austin Healey Sprite,
- DB HBR4, DB HBR5,
- Ferrari 250 GT,
- Fiat abarth,
- GSM Delta,
- Jaguar MKII,
- Lola Sport, Elite,
- Lotus Eleven, Elite Coupé,
- Maserati sport 150, sport 200,
- Osca Sport,
- Porsche Carrera 356 A, 356 B, Carrera GT, GTL, RS 550,
- Triumph TR3.

Elles étaient autorisées au GPL 2010, elles sont autorisées au GP de Royat 2010 (c.f. les points n°1 et 3 page précédente):

- Alfa Romeo Giulia SZ (exemple : MMK/TKP ref HS04)
- Alfa Romeo TZ (exemple : PSK ref CB07)
- Aston Martin DB2 (exemple : PSK ref CB23)
- Citroën Traction AV, Citroën DS 19/ 21 / 23 (exemple : Hobby Classic HCL12)
- Ferrari 212 (exemple : Carrera ref 25711) , Ferrari 250 GT (exemple : Ghost Models ref GM15), Ferrari 250 GTO (Exemple : Fly Ref 88215)
- Fiat 1000 Abarth (exemple SCX ref 63850), Fiat 500 Abarth (exemple PRS)
- Ford Cortina (exemple : Revell 08379), Ford Mustang(exemple : Revell 08371)
- Gordini T15 (exemple : SlotFrance ref SF05)
- Jaguar Mk2 (exemple Slot Classic CJ30), Jaguar E Type (Ghost Models ref GM02)
- Lancia Aurelia B20 (exemple Slot Classic CJ26)
- Lancia Flaminia Sport Zagato
- Lancia Flavia
- Mercedes 300 SL (exemple Slot Classic CJ17), Mercedes 220SE / 300SE (exemple Revell 08338)

- Morris Mini Cooper (exemple : Scalextric ref C2919)
- Panhard HBR4 (exemple : Ghost Models ref GM03)
- Porsche 356A Coupé (exemple : Ninco ref N50177), Porsche Abarth (exemple : Ghost Models ref GM10)
- Renault Dauphine (sauf Groupe F), R8 (sauf Groupe F) (exemple : Team Slot 74002), 4cv (sauf Groupe F)
- Saab 96 (exemple : MMK/TKP ref TK16)
- Volkswagen Coccinelle (exemple Pink Kar CV042)