

Grand Prix Historique de Charade 2011

Coupe R8 Gordini DAVIC

La coupe R8 Gordini DAVIC organisée dans le cadre du « Grand Prix Historique de Charade 2011 » est une course individuelle sur R8 SCX à l'échelle 1/32^é. Plusieurs pilotes peuvent utiliser la R8 mais à partir de 3 pilotes cela risque de poser des problèmes d'organisation.

Dans l'esprit de son illustre modèle, les voitures seront proches de la configuration d'origine et la coupe R8 Gordini comprendra des épreuves de circuit, rallye et/ou course de côte.

Table des matières

Règlement sportif.....	2
Essais libres.....	2
Essais chronométrés.....	2
Choix des postes de pilotage et de ramassage.....	2
Grille de départ.....	2
Les deux manches sur circuit.....	2
Calcul des points.....	3
La manche de rallye.....	3
Calcul des points.....	3
La manche course de côte.....	3
Calcul des points.....	3
Classement final.....	3
Règlement technique.....	4
Voitures autorisées.....	4
Caractéristiques techniques.....	4
Suppression des points d'appui.....	5
Mise en place de la puce.....	6
Lestage.....	7

Règlement sportif

Essais libres

Chaque pilote participe à une séance d'essais libres sur circuit.

Les pilotes seront groupés en 3 groupes par ordre croissant de leurs meilleurs chronos lors de la manche de 3 heures des 6 heures d'Auvergne. Les pilotes n'ayant pas participé aux 6 heures d'Auvergne seront dans le même groupe.

Essais chronométrés

Pas d'essais chronométrés. Pour les pilotes ayant participé au 6 heures d'Auvergne le samedi, le chrono de « référence » de chaque pilote sera son meilleur chrono lors de la manche de 3 heures.

Choix des postes de pilotage et de ramassage

Dans le but de faciliter les débuts des pilotes découvrant le DAVIC, le choix des postes de pilotage et de ramassage se fera selon l'adage « les derniers seront les premiers »: le pilote avec le moins bon temps chronométré choisit en premier, puis l'avant dernier, pour finir par le pilote avec le meilleur chrono.

Pour les pilotes n'ayant pas participé au 6 heures d'Auvergne, le choix se fera par tirage au sort.

Les enfants de moins de 14 ans choisiront en premier leur postes de pilotage et de ramassage, quelque soit leur meilleur chrono, qu'ils aient ou non participé aux 6 heures d'Auvergne.

Après le contrôle technique, les voitures seront mises en parc fermé le temps de la coupe.

Grille de départ

Les pilotes seront répartis en trois groupes, par ordre croissant des chronos. Les pilotes n'ayant pas participé aux 6 heures d'Auvergne seront dans le même groupe.

La grille de départ est établie suivant le classement des chronos: pôle position pour le pilote avec le meilleur temps chronométré et ainsi de suite.

Pour les pilotes n'ayant pas participé aux 6 heures d'Auvergne, l'ordre sur la grille de départ sera l'ordre croissant de leurs numéros de poste de pilotage mais après le dernier participant aux 6 heures d'Auvergne.

Les deux manches sur circuit

Chaque manche sur circuit sera précédée d'un warm up de 2 minutes minimum. La direction de course pourra rallonger la durée du warm up ou le supprimer en fonction du respect du planning initial.

Le classement de chaque manche est commun à tous les groupes de pilotes. Il est établi selon le nombre de tours réalisés.

Calcul des points

- Premier de la manche : nb de point = nb de pilotes (45 par exemple),
- Deuxième équipe: nb de pilotes -1 (44 par exemple),
-

La manche de rallye

Chaque pilote fait 1 tours de reconnaissance et 2 tours chronos sur la piste de rallye avec une R8 et une poignée mise à disposition par les organisateurs. Le pilote pourra modifier la tension de la piste à tout moment. Le meilleur des 2 chronos est gardé pour effectuer le classement. Sauf en cas de panne irrémédiable, tous les pilotes utiliseront la même R8.

Calcul des points

- meilleur temps chronométré: nb de point = nb de pilotes,
- second temps chronométré: nb de pilotes - 1,
- troisième temps chronométré: nb de pilotes -2,
-

La manche course de côte

Chaque pilote fait 1 tours de reconnaissance et 3 montées sur la piste de course de côte avec une R8 et une poignée mise à disposition par les organisateurs. Le pilote pourra à tout moment modifier la tension. Le meilleur des 3 chronos est gardé pour effectuer le classement. Sauf en cas de panne irrémédiable, tous les pilotes utiliseront la même R8.

Calcul des points

- meilleur temps chronométré: nb de point = nb de pilotes,
- second temps chronométré: nb de pilotes - 1,
- troisième temps chronométré: nb de pilotes -2,
-

Classement final

Le classement final est calculé en faisant la somme des points obtenus lors des manches, multipliés par leurs coefficients respectifs:

- les points obtenus lors des manches de circuit ont un coefficient de 2,
- les points obtenus lors des manches de rallye et de course de côte ont un coefficient de 0,5.

En cas de pilotes ex aequo, seront utilisés pour les départager:

- le plus grand nombre de tours lors de la deuxième manche sur circuit,
- puis si besoin la plus grande somme des tours des deux manches de circuit,
- puis si besoin le meilleur temps chronométré sur la piste de rallye,
- puis si besoin le meilleur temps chronométré sur la piste de course de côte.

Règlement technique

Voitures autorisées

Toutes les R8 SCX.

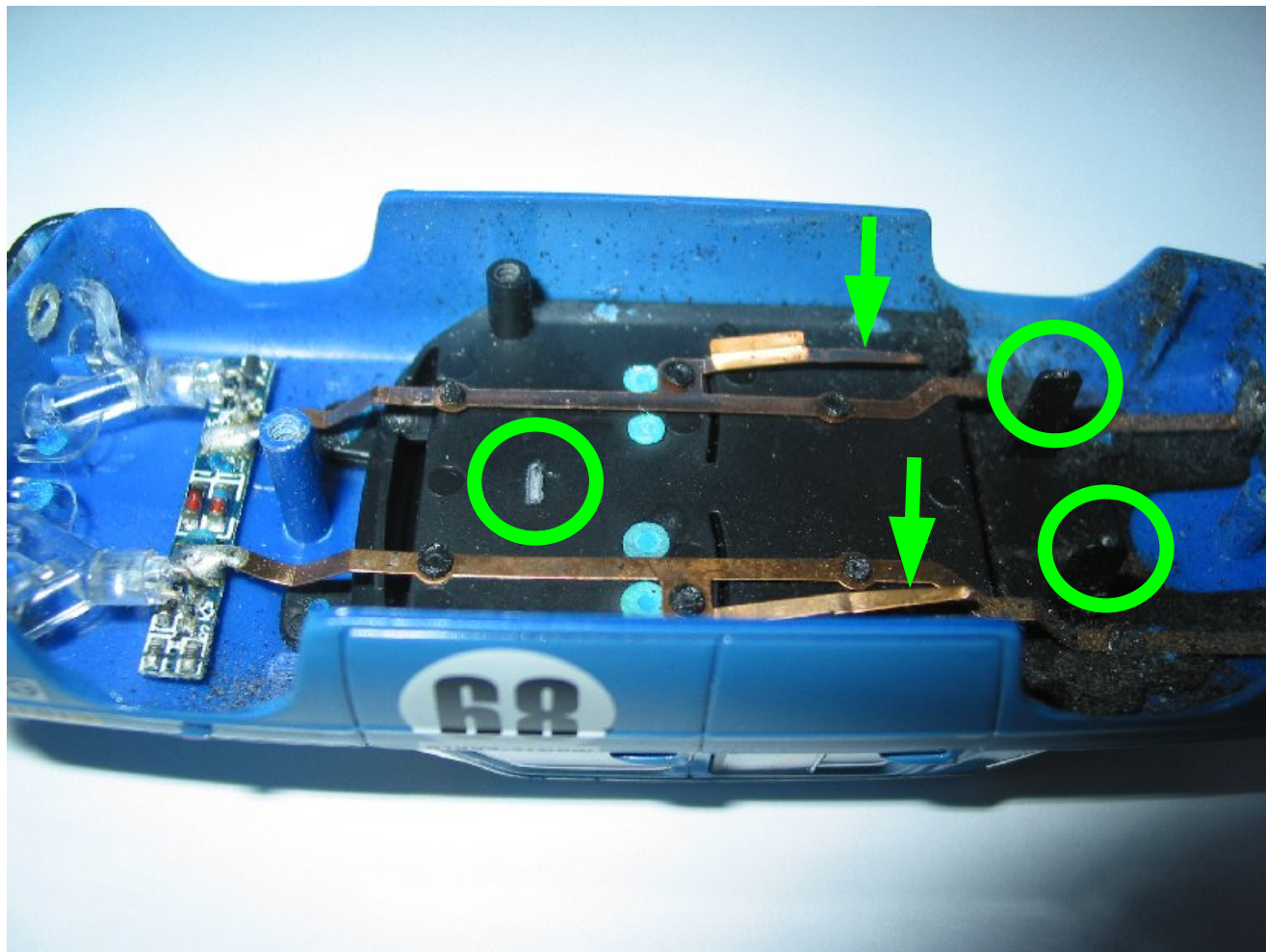
Caractéristiques techniques

Les voitures doivent être strictement d'origine. Il est autorisé et même fortement recommandé de repeindre sa voiture (ah, suivre sa Gord bleue parmi 15 Gord bleue en peloton à l'autre bout du circuit, ...).

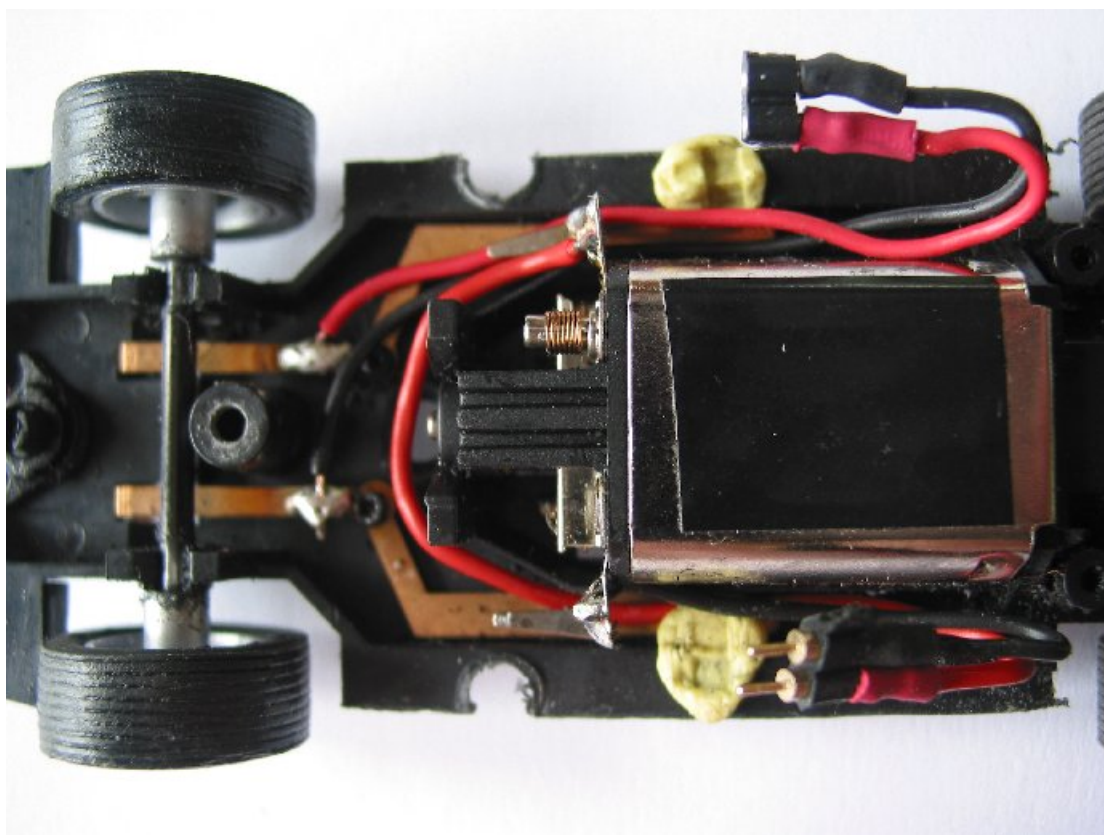
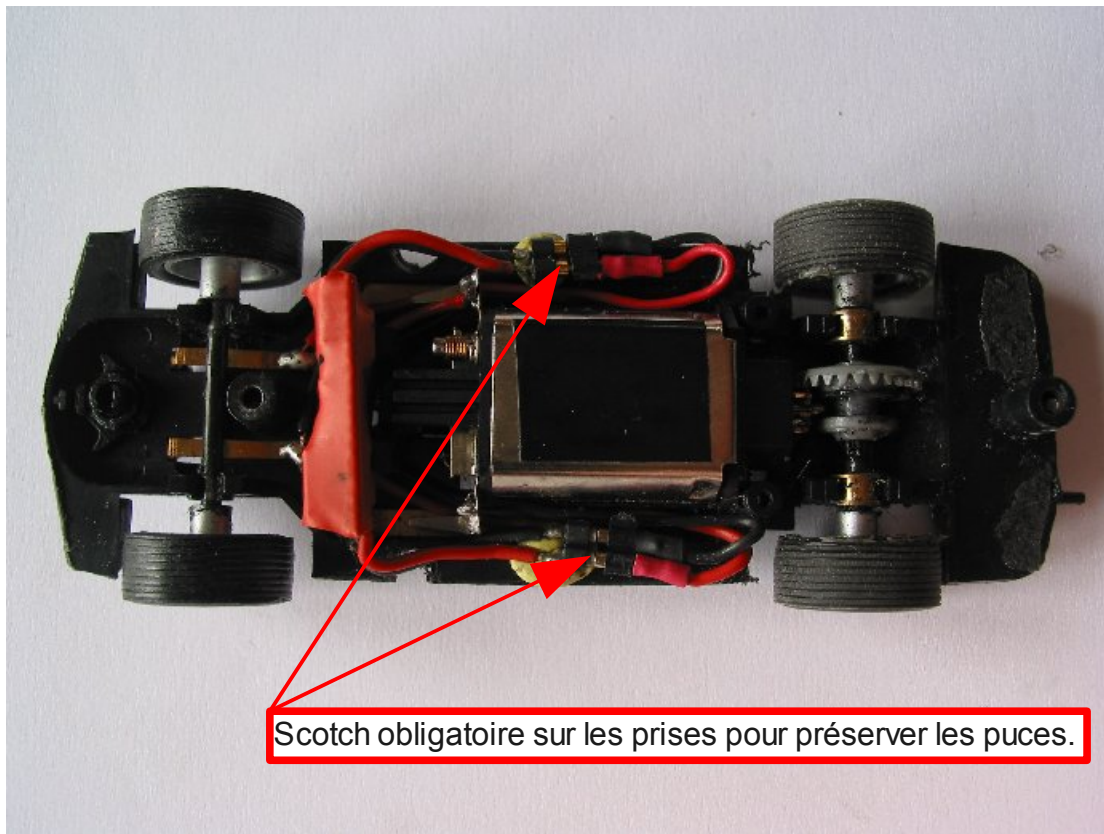
Tout ce qui n'est pas listé dans le tableau ci-dessous doit être dans la configuration d'origine. Par exemple rien n'est dit sur les jantes, les axes, la transmission, ... donc tous doivent être strictement d'origine.

Carrosserie	<ul style="list-style-type: none">• Peinture autorisée,• Tous les puits de vis de la carrosserie doivent être présents,• Les puits avant et arrières peuvent-être renforcés par un tube plastique ou en aluminium,• Les points d'appui sur le moteur et les paliers arrière peuvent être supprimé (fortement recommandé) c.f. photos.
Pneus arrière	Pneus Ultimat, fournis par l'organisation.
Pneus avant	D'origine, vernis, les sculptures doivent être visibles.
Tresses	Ninco standard ref 80101 passées en simple
Eclairage	Pour les voitures qui en sont équipées, il doit être en place et désactivé avec les languettes pliées vers l'arrière et sans contact avec le châssis.
Lestage	Lests fournis par les organisateurs. Emplacements obligatoires, c.f. photos, susceptible de modification le jour de la compétition.
Emplacement de la puce	Emplacement obligatoire indiqué par les organisateurs, c.f. photos
Châssis	Il est autorisé de : <ul style="list-style-type: none">• limer les bord du châssis pour avoir du jeu entre châssis et carrosserie (fortement recommandé),• supprimer les deux « puits de vis » latéraux du châssis.• desserrer partiellement les vis avant et arrières (fortement recommandé),• coller les paliers arrières. Il est obligatoire : <ul style="list-style-type: none">• de mettre du scotch sur le châssis pour éviter la chute des vis,• de supprimer les vis de fixation latérales de la carrosserie,• de retirer l'aimant.
Moteur	RX-41 d'origine, fourni par les participants. Les ouvertures peuvent être fermées par du scotch.

Suppression des points d'appui



Mise en place de la puce



Lestage

1 x 2.5gr à l'avant, 2 x 2.5gr à l'arrière. Il pourra être différent le jour de la course.

Les bords du châssis sont vraiment bien limés. J'devais être fatigué ou de mauvais poil ! On peut faire moins et plus propre sans problème.

