

Trophée Grand-Est 2012

Championnat Digital Davic par équipes de 2 pilotes minimum

c Le Trophée Grand-Est 2012 se déroule quatre manches de 6 heures.

Lieux et dates des courses :

1. Puligny-Montrachet : 7 avril 2012
2. Tasberg (Suisse) : 9 juin 2012
3. Remiremont : date à définir sur octobre 2012
4. Macon : date à définir sur novembre 2012

: Championnat (barème de points, classement)

Le barème de points est celui utilisé en Formule 1 :

- 1er 25 points
- 2e 18 points
- 3e 15 points
- 4e 12 points
- 5e 10 points
- 6e 8 points
- 7e 6 points
- 8e 4 points
- 9e 2 points
- 10e 1 point

Le classement du championnat est établi en fonction du nombre de points marqués par chacune des équipes durant la saison. Celle qui a marqué le plus de points gagne, etc. En cas d'égalité de points, c'est le nombre de victoires qui départage les équipes. En cas d'égalité de victoires, c'est le nombre de deuxièmes places qui départage les équipes. En cas d'égalité du nombre de deuxièmes places, c'est le nombre de troisièmes places qui départage les équipes, et ainsi de suite. Dans le cas où deux équipes ont réalisé rigoureusement le même nombre de victoires, deuxièmes places, troisièmes places, etc. durant la saison, c'est celle qui a remporté chronologiquement sa première victoire avant l'autre qui l'emporte. Toutes les équipes sont classées au championnat, même si elles n'ont pas effectué l'intégralité des quatre manches.

En revanche, seules les équipes ayant participé à au moins trois manches reçoivent des prix et des coupes en fin de championnat.

Course (classement, déroulement)

Le classement de chaque course est établi en fonction du nombre de tours réalisés par chacune des équipes (celle qui a réalisé le plus de tours gagne, etc.). Le mode de qualification est le suivant : 3 x 5 minutes avec élimination du tiers des concurrents – proportion qui peut varier suivant le nombre d'équipes présentes - à la fin de chacune des deux premières sessions, les équipes restantes se disputent la pole position dans l'ultime session.

Mise en grille

1^{er} chrono : prend le départ de la voie centrale la plus rapide, 1 rail avant le rail de chronométrage

2^e chrono : prend le départ de l'autre voie centrale, 15 centimètres derrière la voiture de tête

3^e chrono : prend le départ de la voie centrale la plus rapide, 3 rails derrière la voiture de tête

4^e chrono : prend le départ de l'autre voie centrale, 15 centimètres derrière la voiture en troisième position

5^e chrono : et ainsi de suite selon le même principe

Toutes les manches débutent en départ arrêté. Durant la course, chaque équipe doit fournir un ramasseur. Si un ramasseur doit s'absenter un moment de son poste, il veille à se faire remplacer. Si un ramasseur s'absente de son poste sans se faire remplacer, il sera averti dans un premier temps. S'il recommence, une pénalité de 20 tours sera appliquée à l'équipe. Une équipe peut recevoir plusieurs pénalités de ramassage durant la course.

Règlement technique

La seule voiture homologuée pour le Trophée Grand-Est 2012 est l'Audi R8 GT3 NSR (coupe monotype).

Chaque équipe doit fournir, en plus de la voiture, un berceau moteur (référence : NSR 1237) et un châssis (référence : NSR 1402) à la direction de

course. Ces pièces seront mises sous clef, à la fin de chaque manche, avec les voitures. Les équipes ne pourront donc pas toucher leur voiture d'une manche à l'autre. Si une équipe utilise plus qu'un berceau de rechange durant la saison, elle sera pénalisée de 5 points au championnat. Idem pour le châssis.

La voiture doit être d'origine, l'aimant doit obligatoirement être retiré.

Les modifications suivantes sont autorisées :

- Remplacer les tresses (marque et type libres).
- Remplacer les fils reliant le guide au moteur (marque et type libres). Une prise doit être soudée sur les câbles afin de permettre l'implantation de la puce Davic.
- Remplacer les pneus avant (marque et types libres). Il est autorisé d'en réduire le diamètre à l'aide d'un tour à pneus.
- Remplacer la couronne (type : Anglewinder, marque : NSR)
- Installer des cales (marque et type libres) sur les axes avant et arrière pour limiter le jeu latéral et/ou élargir les trains roulants. Mais les pneus ne doivent pas dépasser de la carrosserie.
- Poncer le châssis afin faciliter le jeu du berceau par rapport au châssis, et le jeu du châssis par rapport à la carrosserie.
- Espace maximum entre le berceau et le châssis : 1 millimètre.
- Espace maximum entre le châssis et la carrosserie : 2 millimètres.
- Remplacer les vis du berceau et de la carrosserie (marque et type libres).
- Remplacer l'habitacle d'origine par un habitacle en lexan. Les habitacles « maison » en carton sont autorisés.
- Lester le plan supérieur du châssis et du berceau (lest aimanté interdit).
Maximum 5 grammes de lest.
- Décorer la carrosserie de manière personnalisée (la présence des petites pièces comme les vitres de phares, rétroviseurs, bouchons de réservoirs, inserts de jantes, etc. n'est pas obligatoire).
- Les rétroviseurs et l'aileron arrière peuvent être fixés de manière souple (par exemple avec du fil de fer souple ou des élastiques). L'aileron arrière doit obligatoirement être présent tout au long des qualifications et de la course. S'il tombe, il doit être recollé dans les 5 minutes. En cas d'absence de l'aileron de plus de 5 minutes, l'équipe se verra attribuer une pénalité de 20 tours.

-Les puits de vis de la carrosserie peuvent être renforcés (avec de la colle, de la gaine thermo rétractable, un tube métallique).

- Installer un kit de suspensions NSR soft, medium, ou hard (références : NSR 1228, NSR 1229, NSR 1230).

Il est obligatoire de remplacer les pneus d'origine les pneus fournis par l'organisation. Les pneus ne peuvent pas être traités (il est autorisé de les nettoyer avec un produit dégraissant - essence Zippo, alcool à brûler, etc. - et au scotch à habits).

Les pneus arrière et avant ne doivent pas dépasser de la carrosserie.

Sanctions en cas d'infraction au règlement technique

En cas de doute quant à la conformité de la voiture d'une équipe au règlement technique, la direction de course se réserve le droit d'effectuer un contrôle technique à la fin de la course. Est alors formé un comité de trois personnes qui décide, ou non, de donner une sanction. Ce comité est formé d'un des quatre organisateurs des courses du Trophée Grand-Est et de deux pilotes tirés au sort (les pilotes de l'équipe dont la voiture est sujette au contrôle ne sont pas inclus dans le tirage au sort).

Il existe trois types de sanction :

1) Sanction d'une infraction légère au règlement : 20 tours de pénalité

Exemples d'infraction légère : ponçage abusif du châssis, trains roulants trop larges (les pneus avant et/ou arrière dépassent de la carrosserie), perte d'une vis sur la piste, etc.

2) Sanction d'une infraction marquée au règlement : 100 tours de pénalité

Exemples d'infraction marquée : moteur non conforme (le moteur n'est pas un des moteurs fournis par l'organisation), pneus non conformes ou ayant visiblement été traités le jour de la course, présence d'options non autorisées, etc.

3) Sanction d'une infraction grave au règlement : 500 tours de pénalité

Exemples d'infraction grave : présence d'un ou plusieurs aimants (mis à part les deux aimants se trouvant dans le moteur), présence de lest aimanté.

Le comité vote à la majorité absolue (au moins deux voix sur trois nécessaires) pour donner, ou non, une sanction. S'il décide de donner une sanction, le comité vote à nouveau pour déterminer quel type de sanction il donne au pilote (sanction de type 1, 2, ou 3).

Frais de participation

Chaque pilote doit s'acquitter d'une somme de 20 Euro par manche. Les deux premiers moteurs sont fournis gratuitement. Ils sont tirés au sort au début du championnat. Chaque équipe se voit attribuer un moteur (marqué par l'organisation) qu'elle garde tout au long du Trophée. Si ce moteur se révèle défectueux, il est possible de s'en procurer un autre auprès de la direction de course. Si une équipe endommage ses deux moteurs, elle pourra s'en procurer un troisième mais elle devra le payer et elle se verra attribuer une pénalité de 10 points au championnat. L'organisation fournit également les trains de pneus (2 trains de pneus pour les manches sur piste Carrera, 3 trains pour les manches sur piste Ninco). Il est interdit d'utiliser un train de plus que le nombre fourni par la direction de course.

Puce Davic

Si une puce se révèle défectueuse, l'équipe peut la remplacer. Si le changement de puce a lieu durant la course, le nombre de tours perdus - calculé par rapport à la moyenne des tours par minute de l'équipe depuis le début de la course - est rajouté à l'équipe concernée.

Poignées

Les poignées doivent être équipées d'un bouton de changement de voie. Les poignées **électroniques** sont interdites (poignées disposant du réglage de la résistance et/ou de l'anti-spin par potentiomètre), car non compatibles avec le système Davic.

Les poignées « Davic » (sans frottement) sont autorisées.

Règlement sportif

Faire sortir une voiture en la poussant dans une zone de freinage (1 mètre avant le virage) ainsi que dans les virages est sanctionné d'un « stop and go »

sur la zone des stands. Le pilote doit s'arrêter sur cette zone et attendre que le décompte de dix secondes sur l'écran d'ordinateur se termine. Si la pénalité n'est pas effectuée dans son intégralité, le pilote sera sanctionné d'un nouveau stop and go. Les pénalités sont données par les ramasseurs, et non par les pilotes. Faire sortir une voiture qui est sur une autre voie, à la même hauteur que la sienne, en changeant de voie (sur un aiguillage) est sanctionné d'un stop and go. Il n'y a pas de pénalité si la voiture qui se fait sortir freine hors d'une zone de freinage, et si la voiture qui se fait sortir change de piste dans une zone de freinage. Les pénalités litigieuses sont à l'appréciation des ramasseurs. Les « coups de portières » (faire sortir la voiture d'un pilote se trouvant sur une autre voie en chassant du train arrière) ne sont pas sanctionnés d'un stop and go. Toutefois, si un pilote fait manifestement exprès de sortir ses adversaires de la sorte, il sera d'abord averti verbalement puis, s'il continue, il écopera d'un stop and go.

L'équipe qui écope d'un stop and go durant les deux dernières minutes de course ne doit pas s'arrêter sur la voie des stands. Deux tours lui seront retirés de son nombre total à titre de sanction.

Les voies extérieures sont les voies de ramassage (toutes les voitures qui sortent sont remises sur ces voies, même celles qui se sont fait sortir).

Les pneus peuvent être nettoyés par un membre de l'équipe ou un ramasseur, à la demande du pilote, lorsque ce dernier s'arrête sur la zone des stands. Une fois les pneus nettoyés, le pilote reprend la piste par la voie des stands. Il est interdit de se faire nettoyer les pneus à la fin d'un stop and go. Si l'équipe qui a écopé de cette pénalité désire se faire nettoyer les pneus, il doit faire au minimum un tour complet avant de venir s'immobiliser à nouveau sur la zone des stands.

Déroulement des courses du Trophée Grand-Est 2012

8h00-8h30 : Accueil des pilotes, tirage au sort des moteurs (à la 1^{ère} manche), récupération des voitures (aux manches 2, 3, et 4)

8h30-11h00 : Essais libres

11h00-11h30 : Contrôle technique (mise en parc fermé des voitures)

Au contrôle technique, chaque équipe doit sélectionner les pièces de rechange, outils et produits qu'elle utilisera pendant la course et les mettre

dans une boîte fournie par l'organisation. Toutes les opérations mécaniques – mis à part le nettoyage des pneus au scotch à habits, la remise en place d'un pneu déjanté, et la remise en place des tresses - devront se faire à la table technique avec le contenu de la boîte de l'équipe. Aucune exception ne sera tolérée. Dès le premier manquement à ce point de règlement, l'équipe sera sanctionnée de 20 tours de pénalité.

11h30-12h00 : Qualifications (à la fin des qualifications, les voitures sont remises en parc fermé)

12h00-12h55 : Repas de midi

12h55 : Mise en grille

13h00 : Départ de la course

19h00 : Fin de la course, établissement du classement, attribution des points au championnat, mise sous clef des voitures (avec leurs berceaux, châssis, moteurs)