

SOMMAIRE

1. CHAMPIONNATS	2
1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE	2
1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE	2
1.3. COUPE DE FRANCE	2
1.4. CLASSIQUE RACE EUROPE	2
2. VOITURES	2
2.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	2
2.2. LA CARROSSERIE	2
2.3. LES MOTEURS	3
2.4. LES ACCUMULATEURS	3
2.5. LA RADIO-COMMANDE	3
2.6. MARQUAGE DU CHASSIS	3
3. DEROULEMENT DES COURSES	3
3.1. LES INSCRIPTIONS	3
3.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE	4
3.3. CLASSEMENT DES FINALES	5
3.4. CLASSEMENTS	5
3.5. MISSION DU RAMASSEUR	5

Piste 1/8^{ème} Classique Electrique

1. CHAMPIONNATS

Epreuves organisées :

- Championnat de Ligue Open/Promo.
- Championnat de France
- Coupe de France
- Classique Race Europe FFVRC
- Electro Cup Classique & 4x4

1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE

Ils ont lieu sur un seul jour de janvier à octobre inclus.

Inscription pour tous les pilotes titulaires d'une licence **Compétition ou Compétition Jeune**.

Catégorie Classique : Championnat Open uniquement sur le territoire d'une Ligue avec ouverture des frontières des autres Ligues.

Format FFVRC Championnat de France.

Qualifications :

3 manches de qualification en départ avant la ligne de chronométrage (3m) dans l'ordre des n°, durée 5 mn

Les séries de qualifications pourront être établies avec l'ordre du classement aux valeurs nationales pour les pilotes concourant en manche de championnat de France. Puis par ordre du classement des ligues pour les pilotes ligues.

Finales :

3 manches de finale minimum durée 10 minutes

Sur proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourront être modifiés et seront à définir dès le briefing du matin.

1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE

Inscription pour tous les pilotes titulaires d'une licence **Compétition ou Compétition Jeune**.

Championnat organisé sur le territoire national sur le lieu du Championnat de France PISTE 1/8^{ème} Classique Thermique.

5 manches organisées entre mars et septembre inclus.

Le classement général du championnat de France est établi sur les résultats des 4 meilleures manches de chaque pilote.

Qualifications :

3 manches de qualification **minimum** d'une durée de 5 minutes chacune en départ décalé ou avant la ligne de chronométrage (3 mètres) dans l'ordre des numéros.

Procédure départ décalé : Les voitures partent depuis une ligne située à 3 mètres minimum avant la ligne de chronométrage dans l'ordre d'arrivée de la qualification précédente. Le premier de la qualification précédente part en 1, le deuxième en 2 et ainsi de suite... sauf pour la 1^{ère} manche de qualification (départ par ordre des numéros).

Finales :

4 manches de finale minimum d'une durée de 10 minutes chacune.

1.3. COUPE DE FRANCE

Inscription pour tous les pilotes titulaires d'une licence **Compétition ou Compétition Jeune**.

Elle regroupe les pilotes 'Classique Thermique' et 'Classique Brushless', en 2 catégories distinctes uniquement, sur un même circuit.

Seuls les pilotes ayant participé à 2 courses de Championnat de Ligue dans l'année en cours pourront s'inscrire à la Coupe de France.

1.4. CLASSIQUE RACE EUROPE

La Coupe d'Europe Classique **si elle est organisée** a lieu tous les 2 ans.

Elle est ouverte à tout pilote possédant une licence française ou étrangère.

Elle regroupe les pilotes Classique Thermique et Classique Brushless.

Les caractéristiques techniques des voitures doivent être conformes au règlement Classique de la FFVRC

Le règlement de la compétition est le même que celui du Championnat de France.

2. VOITURES

2.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Les caractéristiques techniques des voitures Piste 1/8^{ème} « classique » BLS sont identiques à celles de la Piste 1/8^{ème} « Classique » thermique. (Voir § 2.1.1, 2.1.3 à 2.1.5 et 2.2 Poids minimum de 2400 grammes.

Un seul mass-dumper est autorisé sur le châssis.

Le châssis est monobloc, sans aucune articulation en dehors de la flexibilité naturelle du châssis. La voiture ne comporte aucune suspension tant au niveau des roues que du châssis. La transmission est en 2 roues motrices. La voiture ne comporte aucune suspension tant au niveau des roues que du châssis. Aucun système gyroscopique ne sera accepté et passible d'une exclusion de la course immédiate.

L'arceau est obligatoire.

2.2. LA CARROSSERIE

La carrosserie doit être en matériau souple.

Le numéro d'homologation doit être visible et lisible (Cf. Liste des carrosseries du règlement Piste 1/8^{ème} Thermique).

Un aileron est autorisé. Ce dernier devra respecter l'échelle réelle plus ou moins 10 % en position. L'aileron doit être à 7 mm minimum de toute partie de la carrosserie autre que les dérives latérales et ailerons verticaux de queue. Les ailerons doivent être en matériau souple. Les dimensions des spoilers et dérives latérales comprennent les parties moulées dans la carrosserie.

Les passages des roues ne doivent pas avoir un rayon plus grand que celui des roues de plus de 13 mm (exception : plus grand à l'échelle ou de forme spéciale). Les passages de roues doivent être découpés s'il en existe sur la voiture réelle.

Les plots de fixation : Ils ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm de la carrosserie.

Les ouvertures autorisées dans la carrosserie ou le cockpit autres que celles existant sur les voitures réelles sont les suivantes :

Piste 1/8^{ème} Classique Electrique

- Seuls les emplacements prévus à effet de refroidissement, à proximité du moteur et/ou du variateur, peuvent être découpés (orifices de 30 mm x 40 mm).
- Une ouverture pour l'antenne inférieure à 13 mm de diamètre.
- Une ouverture pour l'interrupteur inférieure à 13 mm de diamètre.
- Les ouvertures pour les plots de fixation de la carrosserie.
- Une ouverture pour le passage de l'arceau de sécurité inférieure à 10 mm de large maximum.
- Une ouverture pour le passage du pilote, si nécessaire, pratiquée obligatoirement dans le cockpit.
- Il est interdit de plier les vitres de la carrosserie sur l'extérieur en cas de découpe sur les côtés et à l'arrière.
- Interdiction de découper le parebrise

2.2.1. LE PARE-BRISSE DOIT ETRE TRANSPARENT ET GARDER LE DESIGN D'ORIGINE.

2.3. LES MOTEURS

En Championnat de Ligue : Ils seront de type électrique sans balais ni charbons (Brushless) adaptés à la motorisation.

En Championnat de France : Ils seront de type électrique sans balais ni charbons (Brushless). Moteur de 2000 KV maximum, avec un diamètre maximum de 42 mm et une longueur maximum de 74 mm (axe, ailettes de refroidissement et connexions moteur non compris).

2.4. LES ACCUMULATEURS

Seuls les accus de type coqués (Hard Case) sont autorisés.

En Championnat de Ligue : Accus de type 2 S, 2x2 S, 4 S.

En Championnat de France : Accus de type 2x2 S ou 4 S.

L'installation doit être conforme au règlement pendant toute la durée de la compétition.

Pour des raisons de sécurité, les packs, dont la sortie s'effectue par fils, devront avoir une section suffisante pour supporter les courants forts.

La couleur de la gaine devra de préférence rendre l'identification aisée des pôles + et - (rouge et noire par exemple). Le connecteur devra être détrompé avec des contacts de qualité or ou argent. Dans tous les cas, les liaisons entre accus et variateur devront être amovibles (pas de packs soudés en direct sans connectique). Il devra toujours être possible de débrancher rapidement l'accu en cas de problème.

Les accus HV sont autorisés et ne devront pas dépasser 17,4 volts en 4S à température ambiante.

La charge des accus devra impérativement être effectuée dans un sac de charge LiPo fermé (LIPO Sac). Le voltage maxi en fin de charge ne devra jamais dépasser 4.35 Volts par cellule (soit 17.4 Volts pour un 4S). Il sera contrôlé avant départ de chaque qualification ou finale par les organisateurs. Le pilote ne pourra pas prendre le départ tant que le voltmètre affichera une tension supérieure à 17,40 volts. **L'utilisation d'un pack d'accu séparé pour la réception est interdite.**

2.5. LA RADIO-COMMANDE

L'électronique embarquée à bord de la voiture, ne peut être contrôlée que par le pilote au moyen de son émetteur 2 fonctions : direction et marche avant/frein. Marche arrière interdite.

2.6. MARQUAGE DU CHASSIS

Le pilote devra faire marquer le châssis de sa voiture RC au Contrôle technique. Marquage du châssis obligatoire le vendredi au plus tard 15 minutes après la fin des essais libres.

Tout châssis devra être marqué avant de l'utiliser lors de toute manche de qualification ou remontée. La plaque châssis (généralement en aluminium ou carbone) pourra être remplacée durant le week-end si le pilote l'estime endommagée. Pour ce faire, il devra apporter l'ancienne plaque ainsi que la nouvelle, nues, au contrôle technique, qui invalidera l'ancienne en retirant l'autocollant numéroté (FFVRC), et enregistrera la nouvelle plaque en lui apposant un nouvel autocollant numéroté. Le pilote pourra alors remonter sa voiture avec la nouvelle plaque châssis. Le contrôleur technique conservera l'ancienne plaque jusqu'à la fin du week-end.

Voiture pluie : Quand le directeur de course déclare la piste humide, une deuxième voiture peut être utilisée comme voiture pluie après accord du Contrôle Technique. Le châssis de la voiture pluie doit impérativement être marqué au contrôle technique avant de rouler, plusieurs marquages pluie ne sont pas autorisés. Cette voiture pluie ne pourra pas être utilisée ou prêtée à un autre pilote sur la même course. La voiture pluie sera utilisée uniquement en cas de piste humide et ne sera pas autorisée en conditions sèches. Cette voiture ne pourra pas être utilisée quand la série ou remontée/finale est déjà commencée. Il est considéré que la qualification ou la finale est commencée dès que la procédure de tour de chauffe est lancée. Si la série ou remontée/finale est commencée avec la voiture pluie, celle-ci doit se terminer avec.

Il est responsable de la conformité de sa voiture pendant la course.

3. DEROULEMENT DES COURSES

3.1. LES INSCRIPTIONS

Les inscriptions et le règlement des droits d'inscription de la course se font sur le site de la FFVRC dans l'onglet « Inscription aux courses ».

CHAMPIONNAT DE FRANCE

A noter que le nombre total d'inscrits sera défini par le représentant fédéral comme suit : X% des pilotes thermique en fonction du nombre d'inscrit en Brushless (maximum 40 pilotes). Règle valable aussi pour la Coupe de France.

Piste 1/8^{ème} Classique Electrique

Pour la remise des prix, il est conseillé de récompenser au maximum les 10 (ou 12) premiers de chaque Championnat de France. Il est conseillé de récompenser le 1^{er} de la finale B, de la finale C etc... en fonction du nombre de série de finales.

CHAMPIONNAT DE LIGUE

Qualifications :

- 3 manches de qualification en départ lancé
- La durée est de 5 minutes classement temps+tours.
- Classement final sur la meilleure manche.
- A l'issue des qualifications, les pilotes sont affectés dans les finales A, B, C... X composées de 10 (ou 12) pilotes selon le classement tours + temps des qualifications. Le nombre de pilotes par finale sera défini le matin au briefing par l'organisateur.

Finales :

- 3 manches de finale minimum d'une durée de 10 minutes (1).
 - Nombre de manche comptées M-1 (M = nombre de manches courues)
 - **Ne pourront prendre le départ, que les pilotes ayant effectué un tour complet avant le départ pour vérifier le fonctionnement des transpondeurs et du chronométrage.**
 - Départ en grille épi conformément au RG 4.17 du règlement général, la distance minimum entre les voitures est de 3 mètres conformément au RG 4.17.
- (1) Sur proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourra être modifié et sera à définir dès le briefing du matin.

3.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE

Le timing prévisionnel de course devra être affiché dès le matin et pourra être ajusté fonction des aléas de courses et en conservant pour objectif une heure de fin au plus tard vers 18h30 pour le vendredi et le samedi. Puis 17h00 pour les finales. Les essais libres du vendredi ont une durée de **6 minutes minimum** par manche en fonction du nombre de pilotes inscrits. **Le nombre de pilote par série d'essai libre ne peut pas dépasser 12 pilotes.**

Qualifications :

Les séries constituées pour les manches de qualification sont réalisées en fonction des valeurs du Championnat de France. 10 pilotes maximum par séries.

Les pilotes les moins bien classés sont dans les 1^{ères} séries et les mieux classés dans la dernière série.

Les valeurs : cf : règlement général.

Procédure :

- 4 manches de qualification d'une durée de 5 minutes.
- Il y a un minimum de 3 minutes entre la fin d'une série et le départ de la suivante.
- Qualifications en départ lancé ou départ décalé.

Départ lancé : cf : règlement général

Départ Décalé : se fait selon le classement de la précédente manche (du premier au dernier)

Le classement s'effectue selon le meilleur temps + tours effectué par le pilote.

- Le classement à l'issue des qualifications est établi en fonction du meilleur résultat en tours et temps de chaque concurrent réalisé dans l'une des manches. Les exaequos sont départagés par le résultat en tours et temps de la meilleure manche suivante.
- A l'issue des qualifications, les pilotes sont affectés dans les finales A, B, C... composées de 10 (ou 12) pilotes selon le classement tours + temps des qualifications. **Le nombre de pilotes par finale sera réparti équitablement en fonction du nombre d'inscrits**

L'ensemble des manches sera pris en compte pour le classement des qualifications quelles que soient les conditions météo et les différences qu'ils puissent y avoir entre les séries.

Finales :

Procédure pour les finales

- 4 manches minimum de finale d'une durée de 10 minutes chacune.
- Nombre de manche comptée M-1 (M = nombre de manche courues).
- **Ne pourront prendre le départ, que les pilotes ayant effectué un tour complet avant le départ pour vérifier le fonctionnement des transpondeurs et du chronométrage.**
- Départ en grille épi au règlement général, la distance minimum entre les voitures est de 3 mètres cf : règlement général.
- Sur proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourra être modifié et sera à définir avant le début de la manche compétition.
- Si le timing du dimanche ne permet pas de faire les 4 finales sur la même journée, l'organisateur pourra faire une finale le samedi soir à la fin des qualifications thermique.

Comme en qualification, les voitures qui ne franchissent pas la ligne d'arrivée après le temps de course programmé seront classées en fonction du nombre de tours effectués et seront créditées du temps réel.

Exemple de timing :

En Championnat de France, le timing est à adapter en fonction du nombre de participants Electriques / Thermiques.

Vendredi :

Essais libres de 13h00 à 18h30 en alternant des périodes Thermiques/Brushless en fonction du nombre de pilotes inscrits dans chaque catégorie. Les groupes d'essais sont faits en fonction des valeurs (pas plus de 12 par groupe).

Piste 1/8^{ème} Classique Electrique

X séries de BLS puis X thermiques séries de pilotes nationaux et X séries d'Elites ou inversement. Une alternance des séries débutantes BLS ou thermique sera effectuée à chaque manche de Championnat de France.

Samedi : 8h00 à 18h00

8h00 à 10h45 : Selon le timing, un total de 20 à 30 minutes d'essais libres maximum sera proposé uniquement pour les pilotes absents le vendredi. Le pilote devra prévenir s'il vient uniquement à partir du samedi. Pilotes uniquement présents sur le site à partir de samedi

- 2 manches d'essais chronométrés.

10h45 : Briefing des pilotes et mécaniciens, constitution de la commission des pilotes.

11h00 : Début des qualifications.

14h00 : Suite des qualifications.

Une séance d'essais libres peut être organisée à l'issue de ces manches de qualifications en alternance avec les thermiques.

Dimanche :

- 1ère manche de finale en début de matinée, 2ème manche en deuxième partie de matinée, 3ème manche en première partie de l'après-midi, 4ème manche de finale Piste 1/8 classique BLS juste avant la finale Piste 1/8 thermique-**la dernière manche de finale thermique.**

Vers 17h00 : Remise des Trophées.

En coupe de France uniquement : 2 manches de reseedng seront organisées pour établir des nouvelles séries de qualifications. Elles seront basées sur la somme des 3 meilleurs tours consécutifs de chaque pilote. La meilleure sera retenue pour chaque pilote.

3.3. CLASSEMENT DES FINALES

Le classement général des finales est établi au scratch par addition des meilleurs résultats (tours + temps) des M-1 meilleures manches de finale **validées**.

Exemple : Compétition avec 5 manches **validées**, les 4 meilleures sont prises en compte, compétition avec 4 manches **validées** les 3 meilleures sont prises en compte.

En cas de pluie lors d'une des 3 ou 4 manches de finales, rendant les conditions de piste différentes pour la A et B et/ou C... , la manche de finale ne sera pas **validées**.

Si une seule manche de finale a été **validées**, le classement général de la course est établi sur les résultats de la manche.

Si aucune manche de finale n'a pu être courue, le classement général de la course est établi sur le résultat des qualifications.

Les éventuels ex-aequo sont départagés par la meilleure performance du pilote "temps et tours" dans les manches comptées. Si l'égalité persiste, les pilotes sont départagés par la meilleure performance tours + temps de la manche non **validées**.

3.4. CLASSEMENTS

Le classement général des Championnats est établi suivant les règles du RG 5.

Pour le championnat de France, le classement final est établi par addition des points obtenus lors des 4 meilleures manches sur les 5 manches de l'année.

Pour le championnat de Ligue Open ou pour le Challenge de Ligue, Cf : RG 5 du règlement général, « tableau des manches retenues pour le classement final ».

3.5. MISSION DU RAMASSEUR

Cf : règlement général

Important : Le ramasseur ne doit faire aucune intervention et réparation sur la voiture RC. Sa seule mission est de ramasser la voiture pour la remettre sur la piste si elle est en état de rouler ou bien la déposer à ses pieds en attendant que le mécanicien vienne la rechercher pour la ramener dans la zone de stand pour toute intervention mécanique.

SANCTION : Si le ramasseur ne respecte pas cette règle, le pilote de la voiture concernée recevra un « stop and go ». Le pilote responsable du poste de ramassage se verra retirer un tour sur le résultat de la meilleure manche, qualifications ou finales.

Précisions : Tout pilote dont la voiture RC subira des dommages doit se référer au règlement général.