

# TT1/8<sup>ème</sup> Electrique

## SOMMAIRE

<b>1. INSCRIPTIONS</b>	<b>2</b>
1.1. COURSES DE LIGUE	2
1.2. CF ELITE, NATIONAL, +40 ET CHALLENGE TRUGGY	2
1.3. COUPE DE FRANCE / COUPE DES LIGUES :	2
1.4. INSCRIPTIONS	2
1.5. LICENCES ET DROIT D'ENGAGEMENT	2
<b>2. SPECIFICATIONS GENERALES</b>	<b>2</b>
2.1. CARROSSERIE	2
2.2. DIMENSIONS	3
2.3. AILERON	3
2.4. ANTENNE	3
2.5. PARE-CHOCS	4
2.6. PNEUS ET ROUES	4
2.7. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE	4
2.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE	4
2.9. EMETTEUR	4
<b>2.10. SPECIFICATIONS GENERALES</b>	<b>4</b>
<b>2.10.1. LES CATEGORIES</b>	<b>4</b>
<b>2.10.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS</b>	<b>5</b>
<b>3. DEROULEMENT DES COURSES</b>	<b>5</b>
<b>3.1. MANCHES NATIONALES</b>	<b>5</b>
<b>3.1.1. GENERALITES</b>	<b>5</b>
<b>3.1.2. DEROULEMENT DES COURSES</b>	<b>5</b>
<b>3.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN/PROMO</b>	<b>7</b>
<b>3.2.1. LE TIMING :</b>	<b>7</b>
<b>3.2.2. ESSAIS :</b>	<b>7</b>
<b>3.2.3. LES QUALIFICATIONS :</b>	<b>7</b>
<b>3.2.4. LES FINALES :</b>	<b>7</b>
<b>3.2.5. LE CLASSEMENT A L'ISSUE DE LA COURSE :</b>	<b>8</b>

# TT1/8<sup>ème</sup> Electrique

## 1. INSCRIPTIONS

### 1.1. COURSES DE LIGUE

Sont autorisées les courses open et promo

Championnat de Ligue OPEN/PROMO (les pilotes OPEN et PROMO rouent séparément, sauf s'ils ne sont pas suffisamment nombreux pour remplir une série. Dans ce cas, les classements seront séparés en fin de journée.

Catégories : 4x4 et 4x2 Tout-terrain Electrique concourent dans la même catégorie (classements séparés en fin de journée). Inscriptions : Cf : règlement général.

En cas de participation dans plusieurs catégories, les pilotes doivent exécuter leurs obligations vis à vis de l'organisation (Parc fermé, ramassage, etc.). Aucune dérogation ne sera accordée au pilote qui est inscrit dans les deux disciplines. Classements : 1 classement OPEN et 1 classement PROMOTION par ligue.

### 1.2. CF ELITE, NATIONAL, +40 ET CHALLENGE TRUGGY

Les manches de championnat de France se déroulent sur 3 jours, la présence du vendredi n'est pas obligatoire. **Ouverture de la piste à 12 heures le vendredi.**

4 manches (de mars à octobre inclus).

Catégories : Championnat de France Elite TT 1/8e 4x4

Catégorie : Championnat de France National TT 1/8e 4x4 Catégories : Challenge national 1/8e Truggy.

Catégories : **Championnat de France +40 (over 40)**

Licences : Cf : règlement général

Inscription : Sauf indications spécifiques données par l'organisateur, les inscriptions se font uniquement en Ligne sur le site de la fédération <http://ffvrcweb.fr/inscription/> (Paiement en ligne **de préférence** ou par chèque possible).

11 séries maximum seront autorisées.

15 pilotes par série pourront être acceptés si la sécurité, les conditions de course le jour de la compétition, la taille de la piste et du podium le permettent. Autorisation donnée par le directeur de course, le responsable de discipline ou l'arbitre fédéral.

En Championnat de France **selon la catégorie** : Priorité aux pilotes classés sur l'année N-1, aux pilotes Expert (2 \*\*, puis 1\*) et aux Anciens Experts

### 1.3. COUPE DE FRANCE / COUPE DES LIGUES :

La Coupe de France et la Coupe des Ligues se déroulent sur **3 jours**. Ouverture de la piste à 12 heures le vendredi.

Catégories : TT 1/8e Buggy 4x4 et 4x2, Truggy, +40.

Sélection : 100% des Championnats de Ligue OPEN ou PROMO.

Les pilotes doivent concourir dans la seule catégorie par laquelle ils sont sélectionnés.

Inscription : Sauf indications spécifiques données par l'organisateur, les inscriptions se font en Ligne, uniquement sur le site de la fédération <http://ffvrcweb.fr/inscription/> (Paiement en ligne **de préférence**, ou par chèque possible).

Règlement de course, nombre de pilotes et timing identique au Championnat de France.

### 1.4. INSCRIPTIONS

En course de ligue, il est possible d'organiser des championnats groupés 1/8<sup>ème</sup> thermique et électrique.

Si le nombre d'inscrits est supérieur au nombre autorisé, priorité est donnée à la première discipline inscrite sur le calendrier des ligues 1/8 TT.

Ex : O/P/TH N° Club/Sigle club : priorité au thermique, les pilotes électriques sont mis en liste d'attente.

Ex : O/P/EI<sup>®</sup> Club/Sigle club : priorité à l'électrique, les pilotes thermiques sont mis en liste d'attente  
(En cas de double inscription d'un pilote, l'inscription retenue est celle priorisée par le club)

Les inscrits en open et/ou promo sont prioritaires par rapport aux inscrits en amicale.

Ensuite priorité est donnée aux pilotes de la ligue, régulièrement inscrits, les derniers inscrits sont refusés, date d'inscription en ligne. Les pilotes sont prévenus du refus de leur inscription par tous moyens (courrier, téléphone, mail)

Les pilotes peuvent s'inscrire dans les catégories 4X4TH et 4X2TH ou 4x4TH et 4x4 (ou 4x2) EL ou 4x2TH et 4x4 (ou 4x2) EL en Championnat de Ligue (open et promo en th) et uniquement suivant les règles ci-dessous :

En fonction des effectifs et au cas par cas, le responsable fédéral de la discipline peut donner une dérogation à un club pour une organisation particulière.

### 1.5. LICENCES ET DROIT D'ENGAGEMENT

Cf : règlement général.

## 2. SPECIFICATIONS GENERALES

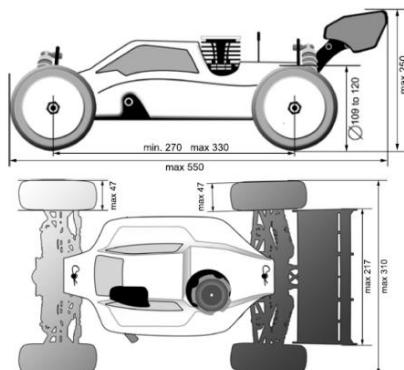
### 2.1. CARROSSERIE

Le pare-brise et les vitres latérales doivent être transparents ou peint d'une couleur réaliste différente de la voiture (bleu, gris, noir, etc.). Les ouvertures dans la carrosserie doivent être réduites au minimum, et ne pas dépasser 10 mm autour des éléments suivants : antenne, plots de fixation. Seuls les emplacements prévus à effet de refroidissement, à proximité du moteur et/ou du variateur, peuvent être découpés (orifices de 10 mm maximum dans une zone de 30 mm x 30 mm, et ce à deux endroits de la carrosserie). Aucune partie du châssis ne doit dépasser la largeur des roues avant et arrière.

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

# TT1/8ème Electrique

## 2.2. DIMENSIONS



La boîte de contrôle doit être horizontal : La voiture doit pouvoir rouler librement dans la boîte de contrôle en marche avant. En cas de frottement même minime, la voiture n'est pas conforme.

- Empattement : 270 à 330 mm
- Largeur hors tout max. : 310 mm (sur toute la hauteur)
- Hauteur hors tout : 250 mm sauf antenne
- Longueur hors tout : 550 mm

## 2.3. AILERON

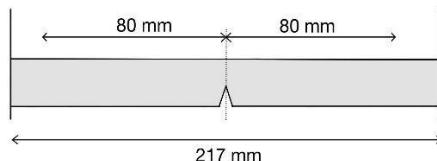
### Dimensions maximales :

Longueur totale maximale : 217 mm.

Largeur maximale : 85 mm

### Mesure de la largeur :

- La largeur de 85 mm est mesurée entre le bord d'attaque inférieur et le bord de fuite supérieur, sur les 160mm centraux (80mm de chaque côté de l'axe/milieu de l'aileron) de l'envergure de l'aileron : si l'on regarde l'aileron par l'arrière de celui-ci, le bord de fuite doit être plat/droit sur 160 mm (80mm de chaque côté de l'axe central) au minimum. Au-delà des 80mm, jusqu'à la dérive, le profil doit être arrondi pour ne pas blesser.
- Les dérives et les renforts présentant un profil arrondi, sont exclus de cette mesure de 160mm. Schéma précisant la zone des 160mm centraux (80mm+80mm) :



Les ailerons multiplans sont autorisés.

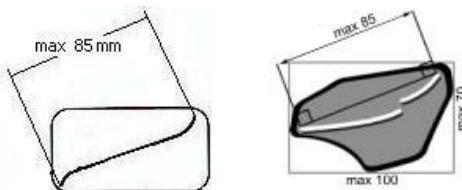
### Dérives

Les dérives doivent respecter les dimensions suivantes :

- Largeur horizontale maximale : 100 mm.
- Hauteur maximale : 70 mm.

Les dérives doivent pouvoir contenir une zone rectangulaire destinée aux numéros d'identification : Au minimum 50 mm de largeur et 50 mm de hauteur.

L'aileron, qu'il soit monoplan ou multiplan, doit être entièrement contenu à l'intérieur du contour défini par les dérives.



# TT1/8<sup>ème</sup> Electrique

## Aileron avant

Un aileron avant est autorisé uniquement si toutes les conditions suivantes sont respectées :

Position : situé entre le support d'amortisseur avant et l'avant de la carrosserie.

Matériau : Lexan ou matériau équivalent flexible ; la fibre de carbone est interdite.

Sécurité : aucune arête vive n'est permise - tous les angles doivent être arrondis - et la découpe doit empêcher toute coupure ou blessure d'une personne qui manipulerait la voiture par l'avant.

Interdictions : tout aileron monté sur des éléments mobiles tels que les triangles de suspension, bras de suspension, ou autres, est strictement interdit.

Aucune autre aide aérodynamique sur la carrosserie n'est autorisée en dehors des deux ailerons (arrière + avant) explicitement permises par ce règlement.

## Matériaux et sécurité

L'aileron arrière, l'aileron avant et les dérives doivent être fabriqués en matériau flexible et résistant aux déformations raisonnables en compétition.

La fibre de carbone est interdite pour ces éléments.

Tous les angles exposés doivent être arrondis afin de réduire les risques de coupure pour les ramasseurs et mécaniciens.

## Contrôles et conformité

Les commissaires techniques mesureront la longueur et la largeur selon les méthodes décrites ci-dessus.

Toute pièce non conforme devra être modifiée ou retirée avant la participation à la course.

En cas de doute, le commissaire technique peut exiger la présentation d'un schéma détaillé.

## 2.4. ANTENNE

Elle doit être souple (se plier complètement sous le poids de la voiture).

## 2.5. PARE-CHOC

Ils doivent être conçus pour éviter les blessures en cas de heurt avec une personne. Ils doivent être en matériau souple. Les bords et les coins doivent être arrondis.

Le pare-chocs avant est obligatoire et peut dépasser de la carrosserie (ou de ce qui en tient lieu, par exemple carrosserie tubulaire) de 50 mm maximum en longueur. En largeur, il ne peut pas dépasser les roues avant. Le pare-chocs arrière est facultatif, il doit être derrière les roues arrière et ne doit pas dépasser la largeur de celles-ci.

Les protections latérales ne doivent pas dépasser, les roues arrière et avant.

## 2.6. PNEUS ET ROUES

Pneus :

Diamètre compris entre 109 mm et 120 mm.

Largeur maximum 47 mm.

Couleur noire, excepté les inscriptions sur les flancs.

Les pneus à clous ou tout dispositif similaire sont interdits.

Traitement des pneus : autorisés (cf : règlement général).

## 2.7. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE

Toutes les voitures doivent avoir un frein capable de maintenir la voiture immobile.

## 2.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE

Pendant toute la durée (essais et compétition) d'une course officielle (championnats de Ligue, Région, Nationaux, Coupes) :

- Seuls les servos moteurs et le récepteur de télécommande peuvent être embarqués sur la voiture.
- Il est interdit d'utiliser tout dispositif ou système de stabilisation automatique reposant sur l'effet gyroscopique pour assister le pilotage.
- L'utilisation de la marche arrière est interdite en compétition 1/8<sup>e</sup> Electrique. Elle doit être désactivée des fonctions de la radiocommande.

## 2.9. EMETTEUR

En qualification, le club peut proposer un système pour déposer les radios à la descente du podium, afin que les pilotes aillent au ramassage sans passer par les stands.

Le club doit prévoir un système protégé, afin que les émetteurs ne risquent pas d'être endommagés.

## 2.10. SPECIFICATION GENERALES

### 2.10.1. LES CATEGORIES

#### 2.10.1.1. TT 1/8<sup>e</sup> ELECTRIQUE

Les voitures engagées dans cette catégorie doivent répondre à toutes les spécifications générales.

Poids minimum : 3,200 kg, ce poids s'entend voiture en conditions de course (Accus et transpondeur installés). 4x4 et 4x2 Tout-terrain Electrique concourent dans la même catégorie (Classement séparé en fin de journée).

Si les 4x2 sont suffisamment nombreux, ils pourront également avoir une ou des séries séparées pour les essais et les qualifications.

Idem pour les finales.

#### 2.10.1.2. TRUGGY 1/8<sup>e</sup> ELECTRIQUE

Moteur et Accus, règlement identique au TT 1/8<sup>e</sup> Electrique. Caractéristiques techniques (dimensions et poids), règlement libre.

Les Truggy sont intégrés au Championnat de France, sous la forme d'un challenge national. Ils peuvent être intégrés également aux championnats régionaux.

# TT1/8<sup>ème</sup> Electrique

## 2.10.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS

Les châssis en matériau composite sont autorisés.

### 2.10.2.1. LES MOTEURS

Ils sont de type électrique sans balais ni carbons (Brushless), sans limitation de puissance, avec ou sans capteurs.

### 2.10.2.2. LES ACCUMULATEURS

De type 2S, 3S et 4S, LIPO ou LIPO HV. Il est possible d'avoir un montage en 2x2S à la condition que les accus soient de capacité identique. Seuls les accus de type coqués (Hard Case) sont autorisés.

La voiture doit être également équipée de bavettes de protection en matériaux souples amortissant les chocs et/ou d'un bac à accumulateurs efficace.

L'installation doit être conforme au règlement pendant toute la durée de la compétition sous l'autorité du directeur de course et du représentant fédéral.

Pour des raisons de sécurité, les packs, dont la sortie s'effectue par fils, doivent avoir une section de fils pouvant supporter les courants forts. La couleur de la gaine doit rendre l'identification aisée des pôles + et - (rouge et noire par exemple). Le connecteur doit être détrompé avec des contacts de qualité ou argent.

Dans tous les cas, les liaisons entre accus et variateur doivent être amovibles (pas de packs soudés en direct sans connectique).

Il doit toujours être possible de débrancher rapidement l'accu en cas de problème.

La charge des accus doit impérativement être effectuée dans un sac de charge fermé (Safety Bag). Tout manquement à cette règle entraînera une pénalité pouvant aller de l'avertissement jusqu'à la disqualification en cas de récidive.

## 3. DÉROULEMENT DES COURSES

### 3.1. MANCHES NATIONALES

#### 3.1.1. GENERALITES

Championnat de France Elite, National, **+40 et** Challenge National Truggy : 4 manches de 3 jours Coupe de France / Coupe des Ligues : 1 manche sur 3 jours.

**Ouverture de la piste pour les championnats de France, le vendredi : 12 heures.** Vendredi : essais libres **à partir de 12 heures**

Samedi : essais chronométrés, qualifications et Last Chance. Dimanche : Essais libre de finale A (7 minutes) et les finales.

Pour éviter les manches avec moins de 5 pilotes, le directeur de course peut décider d'augmenter le nombre de pilote par finale (13, 14 ou 15 pilotes en fonction de la capacité des infrastructures, sur autorisation donnée par le directeur de course et/ou le représentant fédéral.

Les séries sont composées au minimum de 12 voitures.

- 3 manches de qualification minimum (1)
- Finales : 3 manches minimum (1)
- Durée d'une manche de finales : 10 minutes.
- Le timing est établi par les clubs organisateurs (sous contrôle du responsable fédéral), celui-ci tenant compte d'un timing type et des
- inscriptions publiées en ligne sur le site Web de la Fédération. Ce timing est publié au plus tard huit jours avant l'épreuve.  
(1) Le nombre de manches est à ajuster afin d'optimiser le temps de roulage.

Exemple de Timing :

Vendredi : **12 heures à 19 heures** : Essais libres.

Samedi :

- 7h30
- essais libres pour les absents de la veille uniquement, si possible : à partir de 7h00 (doit être affiché sur le timing).
- 8h00 : début essais (contrôlés et chronométrés),
- 12 h 45 maximum : Briefing des pilotes et mécaniciens,
- Constitution de la commission des pilotes Cf : règlement général
- 13h00 maximum : début des qualifications.
- 18h30 19h00 : Fin des qualifications et de la "Last Chance"

Dimanche :

- 08h00 : Départ des finales
- **17h00** : Remise des prix (au plus tard)

#### 3.1.2. DÉROULEMENT DES COURSES

##### 3.1.2.1. LE TIMING

Le timing prévisionnel de la course doit être affiché dès le matin et peut être ajusté fonction des aléas de courses et en conservant pour objectif une heure de fin au plus tard à **17h00** le dimanche.

##### 3.1.2.2. LES ESSAIS

Les essais se font à partir du vendredi **12h00**

L'organisation de ces essais est laissée à l'appréciation du club.

Les essais du samedi sont sur 2 manches.

##### 3.1.2.3. CONTROLE TECHNIQUE

Avant la manche d'essais chronométrée toutes les voitures doivent être contrôlées et être en conformité avec le §2. Le Marquage du châssis est obligatoire.

Toutes les voitures, doivent passer par le contrôle technique avant le départ de chaque manche de qualification ou de finale.

Un contrôle de tension sera effectué avant chaque manche d'essais contrôlés, de qualifications et de finales : Lipo 4S=16.80 V maximum et Lipo HV 4S = 17.40 V maximum.

# TT1/8ème Electrique

**Lors de l'inspection technique, il sera vérifié qu'aucune batterie ne présente de déformation ou de signe de manipulation.**

**Les batteries doivent être protégées par le châssis et/ou la carrosserie.**

## 3.1.2.4. LES QUALIFICATIONS

3 manches de qualification minimum de 5 à 7 minutes maximum. Le nombre de manches de qualification devra être annoncé au briefing par le directeur de course et affiché au timing de la course.

## 3.1.2.5. PROCEDURE DE DEPART

**Départ lancé de type TT 1/8 th**

La piste est ouverte sous les ordres du directeur de course pour une période d'essais libres d'au moins **UNE** minute. Puis est annoncé : **DEPART DANS DEUX MINUTES (annoncé par le logiciel, sinon annoncé par le directeur de course)** puis **DEPART DANS UNE (1) MINUTE**, puis « **DEPART TRENTE (30) SECONDES** », puis « **DEPART DIX (10) SECONDES** ».

Cette dernière annonce faite, le départ est donné (au signal sonore)

Le chronométrage (départs décalés) est lancé quel que soit la position des voitures sur la piste.

Il appartient aux pilotes de gérer leur position en fonction du temps restant par rapport au déclenchement du chronomètre.

En essais, qualifications, pré-finales et finales, les voitures ne peuvent pas stationner, ni ralentir ostensiblement avant la boucle de comptage pour attendre le départ de la course, ni couper la piste pour quelle que raison que ce soient avant tout départ, sous peine d'un stop and go simple à effectuer immédiatement après le départ (de la qualification, pour les essais et qualifications, des finales pour les finales). (Cf : règlement général).

Un tour de formation a minima devra être respecté **avant chaque qualification ou finales. Dès la sortie de la zone de ravitaillement**, aucune voiture n'est autorisée à couper la piste, **quel que soit l'endroit de la piste**. En cas de non-respect, un stop and go simple sera prononcé par le directeur de course et/ou l'arbitre fédéral pendant la manche de qualification, **ou des finales**.

Fin de course :

**La fin de course est signalée par un « signal sonore »**

Les voitures qui ne sont pas en piste au signal sonore indiquant la fin du temps réglementaire **ne sont pas autorisées à prendre la piste, même si elles se trouvent dans la zone de ravitaillement**. Elles sont quand même classées en fonction du nombre de tours effectués pendant la course et créditées du temps réel.

## 3.1.2.6. CLASSEMENT :

Le classement des qualifications est établi aux points par addition des manches suivant le règlement FFVRC TT 1/10ème électrique. Le nombre de manches pris en compte pour le classement général des qualifications est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de qualification courues).

En cas d'égalité de points, le concurrent ayant obtenu la meilleure place sur les X manches retenues l'emporte.

Si l'égalité demeure, la meilleure seconde place l'emporte. En cas de nouvelle égalité. Le meilleur résultat tours et temps de la meilleure place parmi les X retenues l'emporte.

## 3.1.2.7. FINALES DE LA DERNIERE CHANCE "LAST CHANCE" :

Une manche de Finale de type "Last Chance" de 7 minutes maximum sera courue pour l'ensemble des pilotes classés après les qualifications en commençant par la dernière Finale.

Le premier de chaque Finale remonte dans la Finale supérieure et pourra la courir.

La manche de Finale de type "Last Chance" ne compte pas pour le classement général de la course et devra se courir le Samedi après les manches de Qualification. Elle devra être affichée au Timing de la course.

## 3.1.2.8. LES FINALES :

Les finales se déroulent en 3 manches minimum, sur une durée de 10 minutes chacune. Le nombre de manches de Finales pourra être ajusté avant le début de la course par le directeur de course, et/ou l'arbitre fédéral.

Départs des finales (aux choix du directeur de course), dans la conformité du règlement général.

## 3.1.2.9. PROCEDURE DE DEPART DES FINALES :

Un tour de chauffe, les voitures font un passage sur la boucle de comptage, puis mise en grille. Interdiction de couper la piste dans ce tour de chauffe, sauf demande **exceptionnel** du directeur de course.

**En cas de non-respect, un stop and go simple sera prononcé par le directeur de course et/ou l'arbitre fédéral pendant la manche des finales.**

Commence alors le décompte de 10 secondes sous contrôle/annonce du directeur de course. Le starter baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 secondes. Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau. Le départ se fait au signal sonore. Le starter lève son drapeau et contrôle le départ. Le type de départ (épi ou F1) est une décision du Directeur de course et est précisée au cours du briefing. La distance minimum entre les voitures est de 4 mètres.

Si en finale, un pilote demande une interruption dans la procédure de départ et avant le décompte des dix secondes, le délai alloué sera de trois minutes. Les autres voitures se positionneront dans la zone de ravitaillement sans qu'aucune intervention ne soit faite sur la voiture, à l'exception de couper l'alimentation électrique. A l'issue du report, les voitures se mettront directement en grille, en sortant lentement dans le sens de circulation de la zone de ravitaillement. Le pilote ayant demandé le report partira en dernière position. Un seul report est possible par finale.

## 3.1.2.10. CLASSEMENTS APRES LES FINALES :

Les finalistes sont classés dans l'ordre d'arrivée de la finale.

Pour toutes les épreuves, le classement est obtenu par addition de points correspondant aux places. Les points attribués de la manière suivante :

- Place de 1<sup>er</sup> : 1 point
- Place de 2<sup>ème</sup> : 2 points

# TT1/8<sup>ème</sup> Electrique

## • Etc.

Le classement définitif de la course est obtenu par addition des résultats des X meilleures manches de finales retenues. (Selon le nombre de finales courues). Le nombre de manches prises en compte pour le classement général final est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de Finales courues). En cas d'égalité de points, le concurrent ayant obtenu la meilleure place sur les X manches retenues l'emporte.

Si l'égalité demeure, la meilleure seconde place l'emporte. En cas de nouvelle égalité, le meilleur résultat tours et temps de la meilleure place parmi les X retenues l'emporte.

Le premier de la finale B est au classement général après le dernier de la finale A et ainsi de suite.

## 3.1.2.11. POLE POSITION :

Pour le CF Elite, CF National, **CF +40**, **Challenge Truggy** : les pôles men seront crédités de 20 points supplémentaires par CF au classement annuel

## 3.1.2.12. RAMASSAGE DES VOITURES :

Dans tous les Championnats, les ramasseurs sont les pilotes de la série qui précède (N séries, la série N ramasse la A, puis A ramasse B, ainsi de suite).

En cas d'absence et/ou de remplacement **motivé**, le pilote concerné se doit d'avertir le directeur de course, qui valide ou non le motif. Si la demande est recevable, le club organisateur devra alors palier à l'absence de ramasseur, sinon le pilote devra prévoir un ramasseur en remplacement.

En cas de série incomplète et dans l'éventualité où des postes de ramassage seraient par conséquent inoccupés, le club organisateur devra pouvoir au ramassage.

**Le directeur de course** doit rappeler la présence obligatoire de tous les ramasseurs 30 secondes avant tous les départs. L'absence au poste de ramassage à 30 secondes **du départ sera** sanctionnée cf : règlement général. Le ramasseur doit rester à son poste jusqu'à son remplacement par le pilote devant lui succéder.

Préconisation : Faire en sorte qu'en cas de course mixte (championnat de Ligue), le temps de ramassage des pilotes Brushless n'excède 1,5 fois leur temps de roulage. S'il y a plusieurs séries Brushless, ceux-ci se ramassent entre eux.

## 3.1.2.13. ARRET/NEUTRALISATION/ANNULATION DE COURSE :

Seul le directeur de course **peut décider** de l'arrêt, de la neutralisation, de l'interruption ou de l'annulation d'une manche (qualifications ou finales) **en accord avec l'arbitre fédéral**. Si elle existe, il peut prendre l'avis de la commission des pilotes (avis consultatif). Et dans le cas où la compétition ne peut aller à son terme le classement général est établi en tenant compte de toutes les manches (qualifications ou finales) ayant pu être couru avant l'interruption de la course.

## 3.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN/PROMO

Les inscriptions, accompagnées du règlement des droits d'inscriptions doivent être adressées au Club organisateur suivant les règles en vigueur Cf : règlement général.

Les inscriptions sur place ne sont pas acceptées.

Le nombre d'inscriptions maximum en championnat de ligue Open/Promo pour une manche toutes disciplines, toutes catégories et championnats confondus est de 84 pilotes maximums, si les séries qualificatives tournent à 12, sauf sur demande du club à la ligue et accord du président de ligue.

Les séries et finales peuvent être composées par multiple de 12 pilotes, ou plus si les infrastructures existantes le permettent.

En cas de participation dans plusieurs catégories, les pilotes doivent exécuter leurs obligations vis à vis de l'organisation (Parc fermé, ramassage, etc.). Aucune dérogation ne sera accordée au pilote qui est inscrit dans les deux disciplines.

### 3.2.1. LE TIMING :

Le timing prévisionnel de course doit être affiché dès le matin et peut être ajusté fonction des aléas de courses et en conservant pour objectif une heure de fin au plus tard à 18h00.

### 3.2.2. ESSAIS :

La durée des essais est déterminée par l'organisateur.

### 3.2.3. LES QUALIFICATIONS :

Identique aux championnats de France et coupe de France Le classement en manche de qualification se fait sur :

Le nombre de manches prises en compte pour le classement général final est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de Finales courues).

En cas d'égalité de points, les règles de départage sont les mêmes que pour le championnat de France.

### 3.2.4. LES FINALES :

A l'issue des qualifications, les 12 premiers pilotes sont affectés à la finale A, les 12 suivants à la finale B, etc..

Les finales se déroulent en 3 manches minimum, sur une durée de 10 minutes chacune. Le nombre de manches de Finales, pourra être ajusté avant le début de la course par l'organisation en fonction du nombre de pilotes inscrits à la course.

Pour éviter les manches avec moins de 5 pilotes, le directeur de course peut décider d'augmenter le nombre de pilote par finale (13, 14 ou 15 pilotes en fonction de la capacité des infrastructures)

Les finalistes sont classés dans l'ordre d'arrivée de la finale.

Les voitures qui ne sont pas en piste au signal sonore indiquant la fin du temps réglementaire ne peuvent pas repartir. Elles sont quand même classées en fonction du nombre de tours effectués pendant la course et créditées du temps réel.

Pour toutes les épreuves, le classement est obtenu par addition de points correspondant aux places. Les points attribués de la manière suivante :

- Place de 1<sup>er</sup> : 1 point
- Place de 2<sup>ème</sup> : 2 points
- Etc.

# TT1/8<sup>ème</sup> Electrique

- Place de 10<sup>ème</sup> : 10 points
- Place de 11<sup>ème</sup> : 11 points
- Place de 12<sup>ème</sup> : 12 points

Un pilote qui ne part pas ou qui serait pénalisé marquera 12 points.

## **3.2.5. LE CLASSEMENT A L'ISSUE DE LA COURSE :**

Classement de la course en Championnat de Ligue :

Le nombre de manches prises en compte pour le classement général final est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de Finales courues).

En cas d'égalité de points, les règles de départage sont les mêmes que pour le championnat de France.