

GT8 Thermique & électrique

SOMMAIRE

1. CHAMPIONNATS	2
1.1. GT8	2
1.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION	2
1.3. CHAMPIONNAT DE FRANCE	2
1.4. COUPE DE FRANCE/COUPE DES LIGUES	2
1.5. SELECTIONS NATIONALES	2
1.6. INSCRIPTIONS EN MANCHES NATIONALES	2
2. SPECIFICATIONS GENERALES	2
2.1. CATEGORIE.	3
2.1.1. GT8N :	3
2.1.2. GT8E :	3
2.1.3. SGT8 :	3
2.2. CARROSSERIES	3
2.3. PNEUS	3
2.4. TROUS DANS LA CARROSSERIE ET VITRES	3
2.5. VOITURE PLUIE	3
3. CIRCUITS	3
3.1. DIMENSIONS CONSEILLEES	3
3.2. CONDITIONS DE PISTE	3
4. DEROULEMENT DES COURSES	3
4.1. RAMASSAGE DES VOITURES	3
4.2. MECANICIENS	3
4.3. ESSAIS LIBRES	3
4.4. ESSAIS CONTROLES	4
4.5. CONTROLE TECHNIQUE :	4
4.6. QUALIFICATIONS	4
4.6.1. CHAMPIONNAT OPEN/PROMO	4
4.6.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE	4
4.7. PRE-FINALES ET FINALES	4
4.7. REGLEMENT DE COURSE	4
4.7.1. FFVRC EVOLUTION 2006 :	4
4.7.2. FFVRC EVOLUTION 2021	4
4.8. DEPARTS	4
4.9. CLASSEMENT	5
4.10. INTERRUPTION DE COURSE	5
5. ANNEXES	5
5.1. ANNEXE 1 : LISTE DES CARROSSERIES HOMOLOGUEES	5
5.2. ANNEXE 2 : BOITES A AIR	5
5.3. ANNEXE 3 : LISTE DES ECHAPPEMENTS HOMOLOGUES	5
6. CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL	6

GT8 Thermique & électrique

CHAMPIONNATS

1.1. GT8

Championnat de Ligue
Championnat de France
Coupe de France / Coupe des Ligues

Pour les championnats nationaux, le règlement FFVRC Evolution 2006, sans consolante (Cf : 4.7.1), sera appliqué.

1.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION

Deux possibilités d'organisation de course de ligue en phase test sont proposées à partir de cette saison. Un bilan sera effectué en fin d'année pour déterminer le bien-fondé ou pas de ce test. La procédure choisie par le Club devra être déterminée lors de l'inscription du pilote à cette course. Le Directeur de Course rappellera le format au briefing, avant le début de la course. La compétition se déroule sur 1 journée.

Procédures possibles :

Test 1 : Format Evolution 2006 avec consolante

Test 2 : Format Evolution 2021

Procédure pré-finales et finales : règlement « FFVRC Evolution 2006 avec consolante », « FFVRC Evolution 2021 » (Cf : 4.7.1, 4.7.2), suivant le nombre de participants et le timing qui en découle. La procédure choisie par le Directeur de Course sera clairement annoncée.

Ces courses peuvent se dérouler sur le lieu du Championnat de Ligue 1/10^{ème} et/ou 1/8^{ème} piste. Les pilotes inscrits dans une manche du Championnat de Ligue peuvent aussi s'inscrire à la manche de championnat de la discipline hôte et réciproquement.

Championnats :

- **Promotion** : Interdit Expert/**/AE
- **Open** :

Licences : Ligue, Nationale & Nationale – 16 ans.

Chaque manche a lieu sur une journée.

Le classement final des Championnats de Ligue sera établi par addition des points obtenus lors des meilleures manches suivant tableau Cf : R.G 5.

Des essais sont possibles la veille de la course, à la discrétion du club organisateur.

1.3. CHAMPIONNAT DE FRANCE

L'organisateur des championnats de France 1/10^{ème} devra aussi l'inclure dans son timing les GT8.

Le prix de l'inscription est de 25 euros maximum.

Un pilote peut doubler les catégories (GT8 et Piste 1/10).

Si plus de 5 pilotes GT8n et plus de 5 pilotes GT8e sont présents, séparation des catégories sinon, course type électrique.

La course n'a pas lieu s'il y a moins de 5 pilotes toutes GT8 confondues.

Essais libres : le vendredi après-midi, et le samedi matin.

Essais contrôlés : deux manches d'essais contrôlés le samedi matin, tours + temps sur 5 mn. Nitro et Electro mélangés.

Qualifications : samedi après-midi 4 manches avec classement tours + temps sur 5mn.

Suivant leur meilleure manche, les pilotes sont redistribués en finale A/B/C...

Finales type électrique : pas de remontées, 4 finales de 7 mn, chacune de ces manches comptant pour le résultat final « scratch » de toutes les finales, (en cas de pluie, le résultat final « scratch » ne s'appliquerait qu'à chaque finale), 30mn pour les GT8n, si assez de participants présents pour séparer.

Timing : Le club devra organiser son timing en tenant compte des GT8 et des 1/10^{ème} 200mm en accord avec le responsable de la discipline.

Le timing peut être adapté en fonction du nombre de pilotes inscrits.

Vendredi : de 13h 30 à 18h 30 minimum (si aucune contrainte légale) : essais libres, en fonction du nombre de pilotes inscrits.

Samedi : de 8h à 10h00 : essais libres, de 10h à 12h00 : essais contrôlés : 2 manches d'essais contrôlés, tours + temps sur 4 mn et 5 mn. A partir de 13h30 : 4 manches de qualifications : avec classement tours + temps sur 5 mn.

Dimanche : à partir de 8h00 : Remontées, finales.

1.4. COUPE DE FRANCE/COUPE DES LIGUES

Licences : Licences : Ligue, Nationale & Nationale – de 16. Procédure pré-finales et finales : « FFVRC Evolution 2006 » (Cf : 4.7.1) pour le Nitro.

Durée de la finale : 30 minutes minimum (sauf format électrique).

Sélections : Pilotes sélectionnés par les classements provisoires des Championnats de Ligue Open et Promotion au dernier lundi du mois de juin.

Les Y% et Z% premiers de chaque ligue : Y (GT8 BLS) et Z (GT8 Nitro) définis par le Vice-Président de la discipline.

Possibilité de rendre la sélection Open par le Vice-Président de la discipline.

1.5. SELECTIONS NATIONALES

La valeur d'un pilote est la somme des 5 meilleures performances réalisées par le pilote pendant les 12 derniers mois. Les valeurs sont calculées à partir du 1^{er} de chaque mois et sont valables jusqu'au dernier jour du mois

Les valeurs nationales seront calculées sur les classements généraux :

- De la Coupe de France
- Du Championnat de France
- D'un Grand Prix EFRA sur le territoire national.

Les performances/les valeurs :

A chaque course de Championnat de France ou Coupe de France, une valeur est attribuée à chaque pilote, nombre représentant sa performance. Cette performance est calculée sur les meilleurs résultats en tours et en temps en séries de qualifications, et en finales.

Le pilote ayant réalisé le meilleur résultat en tours et en temps des qualifications (Pôle Position) est crédité d'une performance de 400/2, le 2^{ème} de 395/2, le 3^{ème} de 390/2, et ainsi de suite de 5 en 5 jusqu'au 49^{ème} qui marque 160/2, puis de 3 en 3 jusqu'au 69^{ème}, puis de 2 en 2 jusqu'au 117^{ème}, 1 point à partir du 118^{ème}.

La sélection en Equipe de France est faite sur la proposition du Vice-Président de la discipline sur les valeurs arrêtées à cette date :

Y% des pilotes issus des valeurs des pilotes GT8 BLS.

Z% des pilotes issus des valeurs des pilotes GT8 Nitro.

60 jours avant la date d'un Championnat d'Europe.

90 jours avant la date d'un Championnat du Monde.

Y et Z définis par le Vice-Président de la discipline.

Le nombre total de pilotes qualifiés sera celui validé par l'EFRA.

Le Vice-président a la possibilité de choisir un pilote hors sélection pour les Championnats d'Europe et pour le Championnat du Monde plus les éventuels pilotes de la junior team.

1.6. INSCRIPTIONS EN MANCHES NATIONALES

L'inscription en manche nationale s'effectue par le biais du Site Internet de la FFVRC ou par le biais des plateformes homologuées. Le montant de l'inscription comprend le prix de l'inscription en Championnat de France ou Coupe et éventuellement le montant des frais annexes (exemple : frais Paypal). Toute non-participation après inscriptions entrainera la perte du montant de l'inscription en CF ou Coupe et des frais annexes au profit du club.

SPECIFICATIONS GENERALES

Sont autorisés : Les châssis 1/8^{ème} Tout Terrain modifié en GT8 et les châssis GT8 2 ou 4 roues motrices, transmission 2 roues motrices (traction ou propulsion) ou 4 roues motrices (cardans, chaînes, courroies, ...). Poids : 3.5kg minimum.

GT8 Thermique & électrique

2.1. CATEGORIE.

2.1.1. GT8n :

Moteur 3.5 cm³ 5 transferts maximum avec buse de carburateur de 7 mm, résonateur homologué, réservoir 150cc maximum. Carburant avec 25% nitrométhane maximum, densité : 0,915 g/cm³. Bougies Turbo autorisées, boîte à air piste 1/8^{ème} homologuée Efra obligatoire. Boîte à 2 vitesses maxi autorisée, embrayage type tout terrain 1/8^{ème} ou central axial autorisé (type Forfaster). Embrayage « Centax » interdit (type piste 1/8^{ème}). (Attention pour les courses internationales, le carburant pour le moment est de 16% de nitrométhane, nous suivrons de près les évolutions internationales en Europe)

2.1.2. GT8e :

Motorisation Electrique sans balais ni charbons (Brushless), sans limitation de puissance, avec ou sans capteurs, avec Accu de type 2S, 3S, 4S et 6S LIPO ou LIPO HV Maxi coqués, pas de marche arrière. Seuls les accus de type coqués (Hard Case) sont autorisés. 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 de préférence rendre l'identification aisée des pôles + et - (rouge et noire par exemple). Le connecteur doit être détrompé avec des contacts de qualité or 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 LiPo fermé (LIPO Sac). Tout manquement à cette règle entrainera une pénalité pouvant aller de l'avertissement jusqu'à la disqualification en cas de récidive. La tension maxi en fin de charge ne doit jamais dépasser 4.2v par cellule (soit 16.8v pour un 4S). Il pourra être mesuré par l'organisateur de manière aléatoire, avant le départ des qualifications et des finales au moment du contrôle technique. Multimètre fourni par la fédération dans la valise de contrôle technique.

2.1.3. SGT8 :

Catégorie full open et/ou châssis courroie, en mode challenge ne comptant pas pour les valeurs ni le classement du Championnat de France. Autorisé si 5 voitures minimum inscrites et présentes pour la Q1.

2.2. CARROSSERIES

Voitures de tourisme disposant d'un aileron rapporté sur plots. L'avant de la voiture doit être équipé d'un pare-chocs en matériau « mousse » souple dont tous les coins et tous les bords sont arrondis. Le contour du pare-chocs suivra le contour de la carrosserie. Le pare-chocs ne doit pas dépasser le devant de la carrosserie.

Dimensions minimales 200 x 20mm.

2.3. PNEUS

Les pneus mousses sont interdits, aucun traitement, aucune adjonction de quelques produits que ce soient n'est autorisée. Possibilité d'utiliser les couvertures chauffantes.

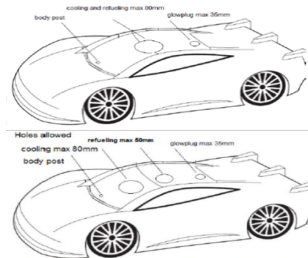
5 trains (neufs ou non) seront validés et marqués pour le CF ou la coupe de France avant le début des qualifications. Les essais libres se font sans aucune restriction sur les pneus hormis : aucun traitement ou adjonction de quelques produits que ce soient n'est autorisé. Si piste déclarée humide, les pneus pluie sont autorisés.

2.4. TROUS DANS LA CARROSSERIE ET VITRES

Ouverture du réservoir de carburant, antenne, bougie de préchauffage, accès du carburateur et échappement. Les vitres arrière et latérales peuvent être enlevées. L'arrière de la carrosserie ne peut être découpé au-dessus de 75mm du sol, mesurés avec une cale de 20mm sous la plaque de châssis. Le trou pour le soquet à bougie est de 35mm maximum dans toutes les directions.

En Championnat de France, le trou de remplissage est situé dans l'axe vertical du bouchon de réservoir. Le trou de refroidissement

est situé sur le pare-brise uniquement, 5 mm doivent séparer les 2 trous. En cas de trou unique, il pourra être à cheval entre toit et pare-brise.



Attention : La zone dite « pare-soleil » fait partie du pare-brise.

Les vitres latérales avant et arrière ainsi que la lunette arrière peuvent être découpées. Les autres vitres doivent rester transparentes ou teintées. Le numéro peut être apposé sur les vitres latérales arrière.

2.5. VOITURE PLUIE

Quand le directeur de course déclare la piste humide, une deuxième voiture, préalablement marquée au contrôle technique, peut être utilisée comme voiture pluie. Cette voiture ne pourra pas être utilisée ou prêtée à un autre pilote sur la même course. Une seule voiture pluie est autorisée par course et par pilote. Celle-ci sera utilisée uniquement en cas de piste humide et interdite en conditions sèches. Le changement de voiture en cours de série/remontée/finales est interdit. Le non-respect de la réglementation entraîne la disqualification cf. RG : 8.3.2 et 8.3.3

CIRCUITS

3.1. DIMENSIONS CONSEILLEES

Développement : 200 mètres minimum
Largeur : 4 mètres minimum

3.2. CONDITIONS DE PISTE

La piste peut être traitée (selon le procédé de sucrage ou autre pour avoir plus de grip) uniquement à l'initiative du club organisateur.

DEROULEMENT DES COURSES

4.1. RAMASSAGE DES VOITURES

L'organisateur doit rappeler la présence obligatoire des ramasseurs 30 secondes avant tous les départs.

En manches nationales, le club doit fournir des ramasseurs, pour pallier aux éventuels manques en nombre suffisant.

RAMASSAGE	
CFN et CFE	Est ramassé par
1/2 A CFN	1/2 B CFE
1/2 B CFN	1/2 A CFE
1/2 A CFE	1/2 B CFN
1/2 B CFE	1/2 A CFN
Finale CFN	1/2 Finalistes CFN et CFE qui ne remontent pas
GT8e	GT8n
GT8n	GT8e
Finale CFE	Finaliste CFN

Les remontées suivantes seront effectuées par les pilotes éliminés dans les pré-finales précédentes. Les ramasseurs doivent être vigilants et efficaces, toutefois aucune réclamation n'est recevable quant à leur prestation.

4.2. MECANICIENS

Pour les qualifications, les pré-finales et finales : 2 mécaniciens maximum sous le podium.

4.3. ESSAIS LIBRES

Des essais libres doivent être autorisés par l'organisateur avec pneus libres. Dans les courses nationales, l'organisateur doit laisser des

GT8 Thermique & électrique

essais libres de 10 minutes aux pilotes de la finale et d'au moins 5 minutes pour les pilotes des pré-finales.

4.4. ESSAIS CONTROLES

En Championnat de France comme en Coupe de France, une manche d'essais contrôlés est organisée : avec pneus libres. Il n'y a pas de chronométrage officiel mais les temps peuvent être affichés.

4.5. CONTROLE TECHNIQUE :

Contrôle avec Nitromax : Cf. RG 4.13

Le taux max. de nitrométhane autorisé est de 25% pour les GT8.

4.6. QUALIFICATIONS

4.6.1. CHAMPIONNAT OPEN/PROMO

En cas de courses cumulées (PROMOTION & OPEN), il est préconisé de séparer :

- Les experts et non-experts en qualifications
- Les finales PROMOTION & OPEN.

Nombre de manches : 4 minimum. Le choix d'une manche supplémentaire éventuelle devra être entériné avant le départ de la première manche selon les conditions météo.

Elles se composent en principe de 7 ou 8 voitures par série, 10 voitures exceptionnellement.

Les manches de qualification ont une durée de 5 minutes. **Pour les Nitro**, le ravitaillement n'est pas obligatoire. Les qualifications restant au meilleur tours/temps réalisé sur 5 minutes.

Le timing peut être adapté en fonction du nombre de pilotes inscrits.

4.6.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE

Nombre de qualifications : 4

Les qualifications ont une durée de 5 minutes : le ravitaillement n'est pas obligatoire.

En Championnat de France ainsi qu'en Coupe de France, le classement est fait en fonction des qualifications restant au meilleur tours/temps réalisé sur 5 mn. Le premier des qualifications s'octroie 20 points supplémentaires pour le classement du championnat. Ces points seront cumulés avec ceux obtenus par le classement final de la manche.

Composition des séries :

- Il est obligatoire de tenir compte du tableau des valeurs pour établir les séries en manche nationale (défini à chaque manche selon le nombre d'inscrits).
- Les séries sont ainsi établies dans l'ordre des valeurs. La série la plus « faible » en valeur sera la première à partir.

4.7. PRE-FINALES ET FINALES

En pré-finales : 10 pilotes

En finale : 10 pilotes

En Championnat de France : Pneus marqués GT8 (5 Trains).

Demande de report de départ :

Un seul report est possible par demi-finale ou finale, par catégorie et/ou championnat.

En Championnat de ligue, la demande de report n'est possible que pour les finales. Ce report aura une durée maximum de dix minutes et la piste restera ouverte pendant ce temps.

En Championnat de France la demande de report est possible pour les demi-finales et finales. Ce report aura une durée maximum de dix minutes. Pendant ce report, la piste sera fermée. (Les voitures doivent rentrer dans la zone de ravitaillement et ne pas rentrer aux stands. Ce que les mécaniciens peuvent faire est d'arrêter le moteur, d'éteindre la radio. Aucune autre intervention n'est autorisée. Les véhicules restent sous l'observation du Directeur de Course).

A la fin du report (retour du pilote avant le délai ou 10 minutes si le pilote n'est pas revenu), il sera procédé à l'appel aux ordres du starter pour une nouvelle procédure de départ.

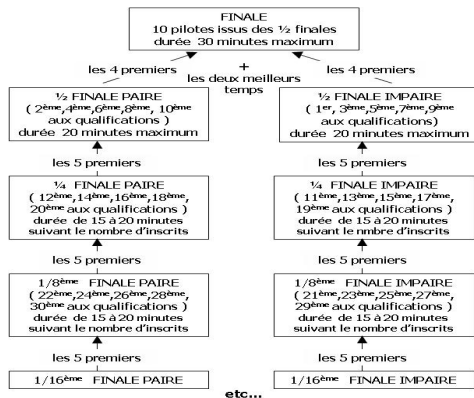
La limite de demande de report est l'appel sous les ordres du starter ou l'annonce des 30 secondes.

Le pilote ayant bénéficié du report partira de la dernière place sur la grille de départ 11^{ème}. S'il s'agit d'un problème de l'organisation, le pilote reprendra sa place initiale sur la grille de départ.

Une pré-finale doit être courue si elle comprend au moins 6 voitures. Sinon les 5 meilleurs qualifiés de la catégorie vont directement en pré-finale supérieure ou en finale.

4.7. REGLEMENT DE COURSE

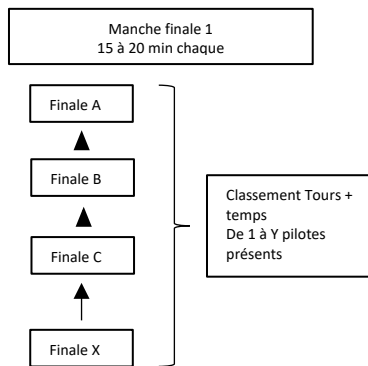
4.7.1. FFVRC EVOLUTION 2006 :



Une consolante est à prévoir en fonction du timing entre les demi-finales et la finale. Cette consolante ne rentre pas en ligne de compte pour le classement final.

Si la piste est déclarée humide ce sont les 5^{èmes} qui remontent dans chaque 1/2 et non plus les 2 meilleurs temps.

4.7.2. FFVRC EVOLUTION 2021



A reproduire autant que de manche de finale
Classement aux points (- 1 manche)

4.8. DEPARTS

Départ lancé : (Qualifications)

Pour les GT8 Nitro, piste ouverte pour une période d'essais libres d'au moins deux minutes lorsque tous les pilotes sont en possession de leurs émetteurs.

Il annonce : « DEPART DANS UNE (1) MINUTE »

Puis après 30 secondes : « DEPART TRENTE (30) SECONDES »

GT8 Thermique & électrique

Puis après 20 secondes : « DEPART DIX (10) SECONDES ».

Cette dernière annonce faite, le départ est donné (signal sonore) à l'appréciation du responsable du chronométrage.

Le chronométrage (départs lancés) est lancé quelle que soit la position des voitures/motos RC sur la piste. Il appartient aux pilotes de gérer leur position en fonction du temps restant par rapport au déclenchement du chronomètre.

Toutefois, en fonction de la position de la boucle de comptage sur le circuit, le directeur de course et le responsable fédéral décideront du moment du départ des voitures RC de la Pit Lane (ex : 10 secondes ou 5 secondes avant le signal sonore de déclenchement de la course).

Les voitures ne doivent pas stationner devant la boucle de comptage pour attendre le départ de la course (sauf les GT8e dans les 30 secondes avant le départ).

Départ direct : (pré-finales et finales) :

En GT8, le type de départ est obligatoirement F1.

Les départs d'une finale ou d'une pré-finale se déroulent selon le tableau ci-dessus applicable aux voitures RC nécessitant l'intervention d'un mécanicien en piste.

Essais libres (durée suivant timing)

A l'appel des voitures RC aux ordres du starter ou/et à l'annonce des 30 secondes - Piste fermée, aucun pilote ne peut entrer en piste après le signal. Limite de demande de report, Mise aux ordres du starter (retour des voitures RC dans les stands)

Départ du tour de formation à partir des stands ; A l'appel du starter pour le tour de formation, le retour vers les stands s'effectue en respectant le tracé de la piste. Tour de formation dans l'ordre des numéros et retour aux stands.

Prise en charge des voitures RC par les mécaniciens, mise en grille, décompte à partir de 10 secondes, libération de la grille à 3 secondes, départ au signal sonore.

Le starter contrôle le départ et donne les indications suivantes :

Il tient son drapeau levé pour indiquer le départ imminent. Il baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 secondes. Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau. Il lève son drapeau au signal sonore. C'est le signal sonore qui donne le départ.

Toutes les voitures RC doivent participer au tour de formation pour permettre de vérifier le bon fonctionnement du transpondeur.

Le pilote qui ne prendrait pas part au tour de chauffe ne pourra pas porter réclamation en cas de problème de chronométrage le concernant.

4.9. CLASSEMENT

Le classement est fait en fonction du meilleur résultat en tours et en temps de chaque concurrent réalisé dans l'une des manches.

Les ex-æquo sont départagés par le résultat en tours et en temps de leur meilleure manche suivante.

4.10. INTERRUPTION DE COURSE

Si les épreuves doivent être interrompues pour cause de pluie ou une raison quelconque indépendante de la volonté des organisateurs, le Jury décidera de leurs annulations ou de la continuation. Les décisions d'officialisation des résultats de manches de séries sont prises à la fin des qualifications.

Interruption pendant les finales en thermique :

En cas d'interruption d'une finale en cours, la procédure est :

Avant 10 mn de course, les résultats acquis sont annulés et un nouveau départ est donné pour la durée totale prévue.

Passé 10 mn de course, les résultats acquis au moment de l'interruption officielle compteront et un départ sera donné pour le temps restant. Les 2 résultats seront ajoutés pour obtenir le résultat final. Si un 2^{ème} départ ne peut avoir lieu, le résultat à l'interruption sera le classement final.

A l'interruption de la course, les pilotes doivent laisser leurs voitures sous contrôle du Directeur de Course, ne pas rentrer aux stands. Tout ce qu'ils peuvent faire est d'arrêter le moteur, d'éteindre la

radio et faire le plein. Aucune réparation n'est autorisée, ni changement de pneus.

Ceux qui n'observeraient pas cette règle encourraient le risque d'être disqualifiés.

EN CAS DE PLUIE :

Arrêt de la course : En cas de pluie rendant la piste réellement impraticable, c'est le Directeur de Course qui décide d'interrompre une course. La manche de qualification et/ou la pré-finale commencée doit aller à son terme avant d'interrompre la compétition sauf en cas d'orage.

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

Voiture pluie : Quand le directeur de course déclare la piste humide, une deuxième voiture peut être utilisée comme voiture pluie. Cette voiture pluie ne pourra pas être utilisée ou prêtée à un autre pilote sur la même course. La voiture pluie du pilote sera marquée au contrôle technique ; plusieurs marquages pluie n'étant pas autorisés. La voiture pluie sera utilisée uniquement en cas de piste humide et pas autorisé en conditions sèches. Cette voiture ne pourra pas être utilisée quand la série ou remontée/finale est déjà commencée. Si la série ou remontée/finale est commencée avec la voiture pluie, celle-ci doit se terminer avec.

ANNEXES

5.1. ANNEXE 1 : LISTE DES CARROSSERIES HOMOLOGUEES

Voir liste des homologations EFRA ou IFMAR : https://www.ifmar.org/wp-content/uploads/2019/09/IFMAR2019bodylist%20GT8_V0.pdf

5.2. ANNEXE 2 : BOITES A AIR

Voir liste des homologations EFRA : https://www.efra.ws/wp-content/uploads/2020/03/Mufflerlist%202020_new%20template%20V0.pdf

5.3. ANNEXE 3 : LISTE DES ECHAPPEMENTS HOMOLOGUES

Voir liste des homologations EFRA :

https://www.efra.ws/wp-content/uploads/2020/03/Mufflerlist%202020_new%20template%20V0.pdf

GT8 Thermique & électrique

CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL

Pour informations complémentaires voir le site de la FFVRC <http://www.ffvrc.fr> :
Les différentes rubriques: calendrier, fiches circuit, et EFRA-IFMAR

EPREUVES	DATES	LIEU	SELECTION
Championnat d'Europe GT8	21 - 26 juin 2021	LOSTALLO (SUISSE)	OUI
CHAMPIONNAT DE FRANCE			
Manche 1	12 - 14 mars 2021	MASC 346 / CVdL	NON
Manche 2	9 - 11 avril 2021	MVRC 1131 / PACA	NON
Manche 3	21 - 23 mai 2021	RSMA 089 / IdF	NON
Manche 4	11 - 13 juin 2021	BMRC 044 / AURA	NON
Manche 5	3 - 5 septembre 2021	A2TECH 878 / IdF	NON
COUPES DE FRANCE			
Coupe de France / Coupe des Ligues	8 - 10 octobre 2021	AMLG 031 / GE	OUI