

Piste 1/8^{ème} 4x4 électrique

SOMMAIRE

1. CHAMPIONNATS	2
1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE	2
1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE	2
1.3. EXEMPLE DE TIMING	2
1.4. COUPE DE FRANCE	2
2. VOITURES	2
2.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	2
2.1.1. CATEGORIE LIBRE 4X4 EL	2
2.1.2. CATEGORIE STOCK 4X4 EL	2
2.1.3. REGLES COMMUNES	2
2.2. LA CARROSSERIE	3
2.3. LES MOTEURS	3
2.4. LES ACCUMULATEURS	3
2.5. LA RADIO-COMMANDE	3
3. DEROULEMENT DES COURSES	3
3.1. LES INSCRIPTIONS	3
3.2. LA GESTION DE COURSE	3
3.3. LES QUALIFICATIONS	3
3.4. LES FINALES	3
3.5. CLASSEMENTS	4
3.6. VALEURS ELECTRIQUES EN CHAMPIONNAT DE FRANCE	4
4. CALENDRIER NATIONAL	4

Piste 1/8^{ème} 4x4 électrique

1. CHAMPIONNATS

Epreuves organisées :

- Championnat de Ligue 4x4 EL
- Coupe de France (course Open).
- Championnat de France 4x4 EL
- Championnat d'Europe 4x4 EL + de 40 ans

1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE

Il a lieu sur un seul jour de janvier à octobre inclus.
Championnat Open uniquement sur le territoire d'une Ligue avec ouverture des frontières des autres Ligues.

Deux catégories : STOCK et LIBRE (voir caractéristiques techniques)

Règlement et licences : Cf : RG 2.2 et 2.3.

Droits d'inscriptions : Cf : RG 3.

Qualifications :

Les séries de qualification sont réalisées en fonction de leurs résultats en ligue de l'année précédente.

3 manches de qualification en départ **lancé**

La durée est de 5 minutes classement temps+tours.

Classement final sur la meilleure manche.

Finales :

3 manches de finale minimum d'une durée de 5 minutes.

Nombre de manche comptées M-1 (M =nombre de manches courues)

Sur proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourra être modifié et sera à définir dès le briefing du matin.

Le Classement s'effectue au point. (Cf : Championnat de France)

1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE

Championnat organisé sur le territoire national pendant les manches 1/8^{ème} libres thermiques.

Deux catégories : STOCK et LIBRE (voir caractéristiques techniques).

5 manches sont organisées entre mars et septembre inclus. Le classement général est établi sur les résultats des 4 meilleures manches de chaque pilote.

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.

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 sont calculées selon le § 1.4.1 du règlement Piste 1/8 Thermique.

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.

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

La meilleure manche comptée sur les 4 manches courues. **En cas d'égalité, le concurrent ayant obtenu le meilleur 2^{ème} temps l'emporte.**

Procédure pour les finales

Finales : précision Cf. 3.4

4 manches de finale d'une durée de 5 minutes chacune.

Nombre de manche comptée M-1 (M= nombre de manche courues) Finales à points. (Cf 3.4)

Sur proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourra être modifié et sera à définir avant le début de la manche.

1.3. EXEMPLE DE TIMING

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

Vendredi :

Essais libres de 13 h 00 à 18 h 30 pour les électriques en alternant des périodes Thermiques/Electrique en fonction du nombre de pilotes inscrits dans chaque catégorie. Les groupes d'essais sont faits en fonction des valeurs (pas plus de 12/groupe).

Samedi :

8h00 à 18h00 : 2 manches d'essais libres le matin.

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 :

1^{ère} manche de finale en début de matinée.

2^{ème} manche en deuxième partie de matinée.

3^{ème} manche en première partie de l'après-midi.

4^{ème} manche de finale Piste 1/8 4x4 EL juste avant la finale Piste 1/8 thermique Elite.

Vers 17h00 : Remise des Trophées.

1.4. COUPE DE FRANCE

Elle regroupe les pilotes '4x4 libre Thermique' et '4x4 électrique', en 2 catégories distinctes uniquement, sur un même circuit. Le règlement appliqué sera identique à celui du Championnat de France piste 1/8 4x4 électrique. Il se déroule sur 2 jours.

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

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

2. VOITURES

2.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

2.1.1. CATEGORIE LIBRE 4X4 EL

Les caractéristiques techniques des voitures Piste 1/8^{ème} « libre » 4X4 EL sont identiques à celles de la Piste 1/8^{ème} « libre » thermique. (Cf : § 2.1.1, 2.1.3 à 2.1.5 et 2.2 du règlement piste 1/8^{ème} thermique, poids excepté).

Le poids minimum autorisé pour la catégorie Libre 4x4 EL : **2300** grammes.

2.1.2. CATEGORIE STOCK 4X4 EL

Le châssis est monobloc, sans aucune articulation en dehors de la flexibilité naturelle de la matière, pas de suspensions même bloquées. Le poids minimum autorisé est de 2200 grammes.

Train avant :

Les paliers d'un même train doivent être fixés sur un même élément, soit directement au châssis, soit sur une plaque oscillante. Elle sera fixée au châssis. Dans tous les cas, pas de suspensions, d'amortisseur, de ressort, même bloqués.

En cas d'utilisation de fusées, leurs liaisons avec les paliers doivent être assurées par des éléments sans aucune articulation (pivot et/ou axe) même bloqués.

Pas de différentiel

Pas de frein.

Train arrière :

L'axe arrière doit être rigide, sans différentiel et composé d'une seule pièce sans aucune articulation. Aucun réglage de pincement, ni de carrossage n'est autorisé sur cet axe. Les paliers sont fixés solidairement au châssis sans aucune articulation.

2.1.3. REGLES COMMUNES

Largeur des voies : 267 mm

Piste 1/8^{ème} 4x4 électrique

Hauteur des latérales 170 mm, hauteur avec ailerons 180 mm voiture posée sur cale de 20 mm
L'arceau est obligatoire. 3 numéros sur la carrosserie sont obligatoires pour les qualifications et la finale. 1 sur chaque côté et 1 sur l'avant de la carrosserie.

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 1/8ème Thermique).

Un aileron est autorisé. Un 2^{ème} aileron n'est autorisé que si la voiture réelle a 2 ailerons. 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 :

- **Seuls deux emplacements prévus à effet de refroidissement, à proximité du moteur et/ou du variateur, peuvent être découpés (orifices de 30 mm x 40 mm maxi).**
- 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**

2.3. LES MOTEURS

Ils seront de type électrique sans balais ni charbons (Brushless). Moteur de 2200 KV maximum, avec un diamètre maximum de 42 mm et une longueur maximum de 74 mm.

2.4. LES ACCUMULATEURS

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

Pour la catégorie Stock 4X4 EL : De type 2 x 2S ou 4S.

Pour la catégorie Libre 4x4 EL : De type 2 x 2S, 4S ou 6S.

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.

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 :

Accu LiPo ou LiPo HV: 4.2 Volts par cellule (soit 16.8 Volts pour un 4S).

Il sera mesuré au départ de chaque qualification ou finale par les organisateurs et interdit de départ.

Si le voltage est supérieur à la limite autorisée, le pilote ne pourra pas prendre le départ d'une qualification ou d'une finale. **Il devra décharger ses accus jusqu'à ce que le voltage soit inférieur ou égal à 16.8V pour prendre le départ.**

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.

3. DEROULEMENT DES COURSES

3.1. LES INSCRIPTIONS

Les inscriptions et les règlements de la course se font sur le site de la FFVRC dans l'onglet « Inscription aux courses ». Elle peut encore se faire par papier en adressant un courrier accompagné d'un chèque au Club organisateur suivant les règles en vigueur Cf : RG 3.

3.2. LA GESTION DE COURSE

Championnat de France : Les règles RC Timing de la course FFVRC est transmis au club organisateur avant chaque CF, **par le responsable fédéral de la catégorie.**

3.3. LES QUALIFICATIONS

Cf. : 1.2

En cas d'égalité, le concurrent ayant obtenu le meilleur 2^{ème} temps l'emporte.

3.4. LES FINALES

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.

Les finales se dérouleront en 3 manches minimum (Championnat de Ligue), 4 ou 5 manches en Championnat de France, sur une durée de 5 minutes chacune. Manches comptées = M-1 manche courses)

Les départs des finales s'effectueront, après un passage sur la boucle de comptage pour vérifier le bon 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.

Le classement final est fait par addition des points correspondant aux places des 3 meilleures manches de finale sur 4.

Les points seront calculés de la manière suivante :

- Place de 1^{er} : 1 point,
- Place de 2^{ème} : 2 points,
- Place de 3^{ème} : 3 points, etc...
- Place de 9^{ème} : 9 points,
- Place de 10^{ème} : 10 points.,
- Place de 11^{ème} : 11 points (le cas échéant),
- Place de 12^{ème} : 12 points (le cas échéant).

Le vainqueur sera le concurrent qui totalise le moins de points. En cas d'égalité de points, le concurrent ayant obtenu la meilleure place dans les deux retenues l'emporte. Si l'égalité demeure le meilleur résultat en tours et temps de la meilleure place l'emporte dans les 2 manches comptées. En cas de nouvelle égalité, le meilleur résultat tours et temps de la seconde place parmi les deux retenues l'emporte.

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. Les concurrents qui ne courent pas leur manche de finale se verront attribuer un nombre de points égal au nombre de pilotes prévus dans leur finale.

Piste 1/8^{ème} 4x4 électrique

Si une seule manche de finale a été courue, 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.

Dans ce cas, quels que soient les résultats, le dernier de la finale A ou précédente est toujours classé avant le premier de la finale B ou suivante.

Les éventuels ex-aequo sont départagés par la meilleure performance du pilote en qualification (tours + temps).

Si l'égalité persiste, les pilotes sont départagés par la 2^{ème} meilleure performance en qualification (tours + temps). En finale idem

Mission du ramasseur :

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

Le pilote est responsable de son poste de ramassage. C'est à lui de se trouver un remplaçant s'il ne peut pas s'y rendre. En cas d'absence au ramassage c'est le pilote qui écoperà d'une sanction : la meilleure manche du pilote en qualification et en finale lui sera supprimée.

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.

3.5. 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 ».

3.6. VALEURS ELECTRIQUES EN CHAMPIONNAT DE FRANCE

Calcul des Valeurs :

Les valeurs tiennent compte pour moitié des résultats obtenus en qualification et des résultats obtenus lors des finales.

1^{er}, 400 points, 2^{ème}, 395 points et ainsi de suite de 5 en 5 ; 100 points à partir du 50^{ème}.

Exemple :

Pôle position en qualif :	400/2 = 200
Deuxième en finale	395/2 = 197,5
TOTAL	397,5

Et ainsi de suite....

L'année 2020 étant une année blanche en terme de CF, elle ne compte pas dans le calcul des valeurs, il sera repris les valeurs à fin 2019 auxquelles se substituerons au fur et à mesure des courses 2021 les résultats.

4. CALENDRIER NATIONAL

Pour informations complémentaires voir le site de la FFVRC : <http://www.ffvrc.fr>

Les différentes rubriques : calendrier, fiches circuit, et EFRA-IFMAR

	DATES	LIEU	SÉLECTION
Championnat d'Europe libre	2-7 août 2021	Valence – Espagne	OUI
Championnat d'Europe « 40+ »	13-18 septembre 2021	UTRECHT (HOLLANDE)	NON
CHAMPIONNAT DE FRANCE – PISTE 1/8EME 4X4 ELECT			
Manche 1	12 - 14 mars 2021	MRTE – 20/IDF Ris Orangis	NON
Manche 2	9 - 11 avril 2021	MRCL – 21/BFC Dijon	NON
Manche 3	7-9 mai 2021	MCC – 166/BR Concarneau	NON
Manche 4	11-13 juin 2021	ABCR – 503/GE Reding	NON
Manche 5	3-5 septembre 2021	BMRC – 44/AURA Bourg en Bresse	NON
COUPE DE FRANCE PISTE 1/8 4X4 ELECT			
Coupe de France Libre	1-3 octobre 2021	RCCL – 7/AURA Lentilly	OUI