



Règlement Piste 1/5^{ème} Challenge MCD

Date mise à jour : 17/01/2024

Règlement challenge national 4WD piste 1/5

CATEGORIE MCD XR5 STOCK saison 2024

(version V4.1 de Janvier 2023):

Article 1 : Ce challenge se déroule sous le régime des courses amicales de la FFVRC et des clubs affiliés qui les organisent.

La licence minimale ligue en vigueur est autorisée pour participer à ce challenge en tant que pilote.

De la même manière, les mécaniciens ayant accès à la zone des stands et à la piste devront être titulaires au minimum d'une licence accompagnateur en vigueur.

Les généralités des règlements FFVRC s'appliquent au challenge

Les spécificités sont décrites dans ce règlement Challenge MCD XR5 ci-dessous :

Article 2 : Les voitures utilisées pour ce challenge seront des MCD XR5 propulsées par des moteurs thermiques standards de marque CY ou Zénoah de 23cc à 32cc.

Toutes les pièces de rechanges nécessaires à la maintenance des voitures seront des pièces d'origine MCD (sauf exceptions possibles précisées à l'article 6).

La carrosserie d'origine (châssis court) ainsi que sa cage associée sont obligatoires dans cette catégorie stock

Article 3 : Tout ce qui n'est pas autorisé est interdit.

Les grands équilibres doivent être conservés sur la voiture (la carrosserie et sa cage (d'origine) sont obligatoires par exemple).

Les participants ne chercheront pas à gagner du poids sur les machines.

Le moteur doit être standard (carburateur, piston, cylindre ainsi que tous les autres éléments le constituant), avec le coude et l'échappement BARRACUDA d'origine (non retravaillés). Le filtre à air est celui d'origine MCD (réf M725101P et M725401R) et ses mousses d'origine (M725501P ou M725502P) ou la boîte à air MCD (réf M725801X) avec ses mousses d'origine (M725901P ou M725902P)

L'embrayage doit être standard (le même que celui vendu avec les moteurs d'origine), non travaillé, non retaillé. (Pas de recherche de gain de poids sur l'embrayage ni sur la garniture)
Le ressort reste libre.

Aucun autre renfort n'est autorisé sur la voiture (pas de renforts sur les supports amortisseurs par exemple...)

Les rapports de transmission (tous) doivent être ceux d'origine (Pignon MCD de 23, 24, 25 ou 26 dents et couronne MCD de 60, 62 ou 63), ainsi que les couples coniques d'origine (option 37 dents interdites)

Toutes les autres options que celles citées dans l'article 5 sont interdites.

Aucun autre type de freins que ceux livrés avec la voiture d'origine n'est autorisé. (Pas de freins hydrauliques par exemples, pas de frein sur la cloche ou dans les roues...)

Article 4 : Un comité « des sages » existe depuis la création du challenge.

Ce comité est actuellement constitué de 7 membres dont 1 président.

Pour faire partie de ce comité, il faut en faire la demande écrite au président du comité.

Ce comité pourra se réunir à tout moment pour prendre une décision en séance et modifier si nécessaire le règlement du challenge MCD XR5.

Ce comité est également chargé de faire respecter le règlement lors des courses.

A tout moment (en qualifications ou lors des finales), un membre du comité des sages ou le directeur de course ou son adjoint, peut décider de pratiquer à un contrôle technique plus ou moins poussé de la machine d'un pilote. (Contrôle de la voiture, du moteur, de l'équipement du pilote (1 seul jeu de couvertures par exemple)...

Le pilote doit alors procéder lui-même aux démontages demandés lors de ce contrôle qui, nous le rappelons, peut être demandé à tout moment. En cas de triche manifeste, c'est l'article 7 qui s'applique.

C'est pour cette raison, qu'il faut être conforme tout au long de la course, même si un contrôle technique n'est pas pratiqué de manière officielle avant les manches de qualifications.

Article 5 : Les options autorisées sur les voitures de bases sont les options de référence MCD suivantes : (Rappel important: Ces options ne sont pas nécessairement utiles)

1-Le ventury alu (réf M725302A)

2-La bride aluminium (réf M726001A (23 à 29cc) ou M726401A (32cc))

3-Le support de cloche en alu MCD (réf M415502A)

4-Le pont support alu transmission intermédiaire MCD (réf M415402A)

5-Les demi-cellules en alu MCD (réf M415102A)

6-Les barres Ackermann de sauve servo option MCD (réf M380202A ou réf M380204A).
la Rolling étant livrée avec la réf M380201A et la Factory avec la réf M380203A

7-Le support de différentiel central en alu (réf M415202A)

8-La platine supérieure en alu avec son support servo (réf M415304A ou M415305A)

9-La platine radio décalant le servo de gaz/frein avec le renvoi d'angle (réf M475103A)

10-Les nouvelles tours d'amortisseurs avant et arrière montées d'origine sur les voitures depuis 2019 (réf M430303A et M430403A)

11-Les nouvelles cales de réglage de triangles en alu montées d'origine sur les voitures depuis 2019 (réf RVP0012)

12-Le nouveau renfort arrière en alu monté d'origine sur les voitures depuis 2019 (réf M445202A)

Article 6 : les pièces libres

1-L'électronique (sans assistance, style gyroscope, ABS, etc...) et les servos sont libres (grands/petits, nombre) (possibilité de couper la platine radio pour dégager le résonateur et déplacer le servo de gaz/frein, d'ajouter des cales pour rehausser les servos)

2-Les huiles et ressorts des amortisseurs sont libres

3-Le ressort d'embrayage est libre

4-Le support d'embrayage d'origine peut être remplacé par un support alu de même poids

5-Les pneus sont libres parmi les gommes MCD soft ou Médium (jantes MCD libres)

6-Une chaussette antistatique est autorisée sur le filtre à air

7-Les roulements sont libres

8-L'accumulateur de réception est libre

9-Les couvertures chauffantes sont autorisées (un seul jeu par pilote)

10-Les protections « pluie » personnelles sont autorisées

11-Renforts de bavettes pour éviter l'affaissement de ces dernières (ou couper les tétons des plots de carrosserie)

12-Les renforts supérieurs sur servos sont autorisés

13-Toutes les nouvelles modifications doivent être approuvées par le « Comité des sages » au moins 15 jours avant une course. La demande doit être transmise par mail (avec photographies et explications jointes si besoin) au Président du Comité des sages » qui se charge alors d'informer les autres membres de ce comité (Groupe de discussion sur Messenger).

Les membres de ce comité des sages prennent connaissance et un vote est fait. (chaque membre a une voix)

Le président rend compte de la décision finale.

Article 7 : Pas de recherche de contournement du règlement

1. L'esprit de ce challenge reste amical et s'inscrit dans une démarche de développement de notre loisir préféré.

2. «Le comité des sages » se réserve la possibilité de sensibiliser un pilote qui ne jouerait pas le jeu.

3. Un pilote, sensibilisé une première fois, et qui récidiverait de manière manifeste, se verrait inviter à quitter le challenge MCD XR5. (Décision du comité des sages)

Article 8 : Déroulement de la course

• Règlement général du challenge

1. Le challenge 2023 se déroulera sur 5 manches.

2. Le carburant utilisé est conforme au règlement FFVRC

Article 9 : Les essais libres

• Déroulement des essais libres

1. Les essais libres débuteront le vendredi à partir de 14h (si le club le permet)

Ils seront entièrement libres, sous la responsabilité des pilotes.

2. Les essais libres du samedi matin seront organisés à partir de 8h par le club de la manière suivante : (sur le retour d'expérience de la saison 2019, modifiable suivant le nombre de pilotes inscrits dans chaque catégorie)

8h à 8h30 MCD XR5

8h30 à 8h50 FG 4wd Challenge

8h50 à 9h20 MCD XR5

9h20 à 9h40 FG 4wd Challenge

9h50 Briefing

10h essais chronométrés par séries (durée 8 à 10 minutes suivant le nombre d'inscrits avec 5 mn entre les séries si possible)

Article 10 : Les qualifications

• Déroulement et nombre des qualifications

1. Les qualifications se déroulent sur 3 manches de 10 minutes le samedi après midi (sauf si le timing de course ou la météo ne le permet pas)

2. Règlements aux points idem au règlement TT 1/10 FFVRC (pour favoriser la régularité et la participation des pilotes à toutes les manches) :

Classement aux points :

Dans chaque manche, les pilotes recevront des points selon le nombre de tours et temps réalisés. La Pôle Position d'une manche se voit attribuée 0 point, le second 2 points, le troisième 3 points et ainsi de suite. Dans le cas du classement par points, la position de chaque pilote dans les finales est obtenue en additionnant les points des X meilleures manches de chaque concurrent. En cas d'égalité de points, le concurrent ayant obtenu la meilleure place dans les X retenues l'emporte. Si l'égalité demeure la meilleure seconde position l'emporte. En cas de nouvelle égalité, le meilleur résultat tours et temps de la meilleure position parmi les X retenues l'emporte. Le nombre de manches retenues pour le classement final sera de :

- 1 si seulement une ou deux manches ont été courues.
- 2 pour trois manches courues dans leur intégralité.

3. Le timing pourra être adapté suivant le format des courses et la météo (direction de course)

4. A l'issue des qualifications, les pilotes sont classés suivant leur nombre de points (idem règlement FFVRC TT 1/10)

Si le nombre de pilotes ayant couru au moins 1 tour en qualification est inférieur ou égal à 10, une seule finale est constituée.

Si le nombre de pilotes ayant couru au moins 1 tour en qualification est compris entre 10 et 20, deux finales sont constituées : une finale A et une finale B. Au niveau du nombre de pilotes, on équilibrera les deux finales (en cas de nombre impair de pilotes, on privilégie la finale supérieure) : exemple : 11 pilotes ont couru, les 6 premiers se retrouvent en finale A et les 5 suivants en finale B.

Si le nombre de pilotes ayant couru au moins 1 tour en qualification est compris entre 20 et 30, trois finales seront constituées. De la même manière, on équilibrera le nombre de pilotes par finale. Exemple, si 21 pilotes, les 7 premiers en finale A, les 7 suivants en finale B et les 7 derniers en finale C. si 22 pilotes, 8 en finale A, 7 en finale B et les 7 derniers en finale C. si 23 pilotes, 8 en finale A, 8 en finale B et 7 en finale C...etc.

5-Les 4 premiers du classement général des qualifications se voient attribuer des points supplémentaires, à savoir 1er=30 pts ; 2ème=20 pts ; 3ème=10 ; 4ème=5 pts.

Article 11 : Déroulement des finales

1. Les finales se déroulent sur trois manches de 10 à 15 mn (suivant Timing) et auront lieu le dimanche.

2. L'ordre de départ de chaque finale sur la ligne de départ est conforme au classement des qualifications.

3. Procédure de départ : Ouverture de la piste entre 5 et 3 minutes. Le directeur de course fait rentrer toutes les voitures dans la pit line à 1 minute, puis les fait ressortir à l'appel de leur numéro pour se placer directement sur la grille de départ.

Le Décompte de 10 secondes est alors lancé et le start est donné (idem FFVRC). (Pas de contrôle de réservoir, puisque les finales durent entre 10 et 15 minutes). Pas de demande de

report possible (mais de la souplesse peut être accordée par le directeur de course si le timing le permet...nous sommes en challenge amical)

4. Il y a normalement trois finales par pilote.(sauf problème de timing ou météo)

Rappel : les deux meilleures manches de finales comptent pour le classement final qui se fait aux points (idem règlement FFVRC TT 1/10)

5. Résultats d'une course du challenge MCD XR5

Les deux meilleures manches de finales comptent sur les trois manches courues. (Le résultat se fait en additionnant les points)

Si seulement une ou deux finales ont pu être courue(s), on ne retient que la meilleure manche courue.

Si aucune des manches de finales n'a pu être courue, le classement se fait sur les qualifications.

Les pilotes sont classés en fonction de leur résultat final (aux points) par finale. (Un pilote de la finale B ne peut pas se retrouver devant un pilote de la finale A au classement général de la course)

Article 12 : Le traitement des pneus

Si la piste est déclarée parfaitement sèche par le directeur de course, le traitement des pneus est interdit.

Si la piste n'est pas déclarée parfaitement sèche par le directeur de course, le traitement des pneus est autorisé, mais il doit s'effectuer en dehors des stands dans une zone prévue à cet effet par le club.

Article 13 : Classement général du challenge MCD XR5

1. Pour le classement général 2020, sont prises en comptes les 4 meilleurs résultats sur les 5 manches courues (il n'y a plus de super finale).

Si seulement X manches étaient courues, le résultat se ferait sur X-1 courses.

2. Le même système d'attribution des points que le règlement 1/5ème piste est pris en compte dans ce challenge (1=400 ; 2=370 ; 3=340 etc....) avec la prise en compte des bonus des quatre premiers aux qualifications.

3. Le même système de valeurs que le 1/5ème piste est mis en place pour organiser les futures séries des courses suivantes.

4. Les séries sont établies suivant le classement des valeurs (les 8 premiers pilotes aux valeurs et présents à une course se trouveront dans la série dite la plus forte et s'élanceront en qualification les derniers).

Article 14 : Ce challenge se veut le plus ouvert possible pour accueillir un maximum de pilotes, chevronnés ou non.

L'aspect LOISIR doit donc prédominer pour l'ensemble des participants.

Article 15 : LE FAIR-PLAY

Le bon sens doit l'emporter lors des épreuves de ce challenge

A savoir, et à titre d'exemple :

En mode qualifications :

Lorsqu'un pilote est manifestement plus rapide, le pilote moins rapide doit lui faciliter les dépassements. En retour, les pilotes les plus rapides doivent également respecter les moins rapides ou les débutants et ne pas forcer le passage au risque d'une pénalité.

Néanmoins, lorsqu'un dépassement se fait en accrochant l'arrière de la voiture qui nous précède, il est de bon ton de redonner sa place au pilote que nous venons de doubler, en marquant un temps d'arrêt par exemple...sinon, le directeur de course pourra bien sûr nous infliger un Stop & Go.

En mode course :

Nous sommes tous néanmoins des compétiteurs, mais comme l'esprit de ce challenge doit rester amical, nous voulons y instaurer un double fairplay.

Lorsqu'un dépassement se fait en accrochant l'arrière de la voiture qui nous précède, il est de bon ton de redonner sa place au pilote que nous venons de doubler, en marquant un temps d'arrêt par exemple...sinon, le directeur de course pourra bien sûr nous infliger un Stop & Go.

En revanche, nous demandons également à un pilote qui nous précède, mais qui visiblement se trouve en grande difficulté, de ne pas défendre sa place à tout prix. (aux risques de casser du matériel)

Ces quelques règles de Gentlemen & Women nous permettront de passer tous ensemble d'excellents we dans une très bonne ambiance.

Article 16 :

Calendrier du challenge national quatre roues motrices piste 1/5 saison 2024

Manche 1 : WE du 24/25 Févr NEUVILLE DE POITOU (NAQ/0767)

Manche 2 : WE du 20/21 Avril AMCO (BRET/257) + ARMCA (AURA/070)

Manche 3 : WE du 18/19 Mai RAGG (AURA/070)

Manche 4 : WE du 29/30 Juin CLM94 IDF/1147)

Manche 5 : WE du 29/29 Sept CARB (BFC/051)

Hors Challenge : Am IC WE du 31 Aout/1er Sept Montceau les Mines (BFC/727)