

Règlement challenge national quatre roues motrices

piste 1/5 :

FG/T2M 4WD saison 2020

(version V4.0 du 3 novembre 2019):

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 loisir 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 FG/T2M 4WD ci-dessous :

Article 2 : Les voitures utilisées pour ce challenge seront des voitures 4 roues motrices de la marque FG/T2M (châssis courts 510mm ou longs 535mm) propulsées par des moteurs thermiques standards de marque CY ou Zénoah de 23cc à 26cc.

Toutes les pièces de rechanges nécessaires à la maintenance des voitures seront des pièces d'origine FG/T2M (sauf exceptions possibles précisées à l'article 6).

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

Les grands équilibres doivent être conservés sur la voiture : (quelques exemples pour clarifier que tout doit rester d'origine **sauf exceptions citées à l'article 8**)

-Le moteur dans son ensemble doit être standard (carbu, piston, cylindre ainsi que tous les autres éléments le constituant), avec le coude et l'échappement d'origine réf FG5115 (non retravaillés). (La bride Alu entre le moteur et le carbu est autorisée (mais pas le ventury), ainsi que le remplacement du coude alu par le coude acier réf FG8114/1 en cas de casse.

-Le filtre à air doit rester d'origine réf FG6465 avec ses mousses d'origine FG6464/4 et ses surmousses FG6513

-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.

-Le positionnement de tous les éléments sur la voiture (accus, point d'ancrage des amortisseurs...) doit rester conforme à la voiture d'origine sauf exceptions article 8.

-Aucun autre renfort n'est autorisé sur la voiture (pas de renforts sur les supports amortisseurs par exemple...) à l'exception des barres en carbone latérales (ou équivalent (alu interdit).

-Les rapports de transmission (tous) doivent être ceux d'origine (Pignon acier FG de 24 (réf FG7432) ou 23(FG7433) couronne de 40 (réf FG7427), ainsi que pignon d'attaque de diff (réf FG 66217/1) et couronne de différentiel acier (réf FG66208).

-Toutes les autres options que celles citées dans l'article 5 sont interdites (exemples : Pas de triangles alu, pas de fusées alu, pas de couronne de différentiel de 42 (prépondérance sur AV), pas de pistons alu dans les amortisseurs, pas de différentiel réglable, etc.....)

-Les couvertures chauffantes sont autorisées.

-Le servo de Gaz reste à sa place d'origine, et sur son support plastique d'origine.

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

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

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 FG 4WD.

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 procéder 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 FG/T2M suivantes : (Rappel important: Ces options ne sont pas nécessairement utiles).

- 1- Les cardans homocinétiques réf FG68415
2. Le carré de frein acier réf FG6042/5
3. Le disque acier de frein réf FG6044/5
4. Les masselottes acier/ferrodo réf FG8457/2
5. Les barres carbonées latérales réf FG 7010/4 ou 8010/5 ou un équivalent (pas de barre en aluminium)
6. Le support couronne alu réf FG 7439
7. Le support moteur gauche en alu réf FG66215
8. Le support moteur droit en alu réf FG6485/1
9. La cascade de transmission en alu avec son support de frein associé réfs FG7474 et FG7040/1
10. L'axe de transmission principal renforcé FG66216
11. La surmousse de filtre FG 6513 ainsi qu'un surfiltre (chaussette anti-statique) libre
12. Le ressort du sauve-servo est libre (le rouge réf FG68325 ou le bleu réf FG68325/1)
13. les triangles Arrière en POM réf FG7072/2
14. le support amortisseur arrière en POM réf FG68214

Article 6 : les pièces libres

- 1-L'électronique (sans assistance, style gyroscope, ABS, etc...) et les servos sont libres (grands/petits, nombre)
 - 2-Les huiles et ressorts des amortisseurs sont libres
 - 3-Le ressort d'embrayage est libre
 - 4-Le support embrayage peut être remplacé par un support alu de même poids
 - 5-Les pneus sont libres parmi les pneus GT de la marque PMT ou GRP (à noter que si le constructeur T2M fabriquait un pneumatique Tourisme 1/5, c'est celui-ci qui serait exclusivement utilisé.)
 - 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-Le bouchon de réservoir est libre
 - 12- les carrosseries GT sont libres (elles doivent être réalistes et les ailerons fournis par les constructeurs peuvent être montés).
 - 13 -Une bride Alu est autorisée entre le moteur et le carburateur
 - 14-Toutes nouvelles modifications doivent être approuvées par l'ensemble du « Comité des sages » au moins 15 jours avant une course. La demande doit transmise par écrit (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 national quatre roues motrices. (Décision du comité des sages)

Article 8 : Exceptions autorisées aux grands équilibres

1. Le servo de direction pourra être positionné verticalement avec deux tirants (Dans ce cas, le positionnement du réservoir à 90° sera toléré sur le châssis court)
2. L'ajout d'une mousse de pare-choc est obligatoire. La carrosserie pourra alors être fixée sur le capot avant par deux plots.

Article 9 : Déroulement de la course

• Règlement général du challenge

1. Le challenge 2020 se déroulera sur 5 manches.
2. Le carburant utilisé est conforme au règlement FFVRC

Article 10 : 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 11 : 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 1^{er}=30 pts ; 2^{ème}=20 pts ; 3^{ème}=10 ; 4^{ème}=5 pts.

Article 12 : Déroulement des finales

1. Les finales se déroulent sur trois manches de 12 à 15 mn (suivant Timing) et auront lieu le dimanche.
2. L'ordre de départ des premières et troisièmes manches des finales sur la ligne de départ est conforme au classement des qualifications. L'ordre de départ de la seconde manche des finales est inversé sur la grille.
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 12 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 13 : 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 14 : 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 15 : 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 16 : 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 17 : Calendrier prévisionnel du challenge national quatre roues motrices piste 1/5 saison 2020

Manche 1 : WE du 1^{er} Mars NEUVILLE DE POITOU (16/0767)

Manche 2 : WE du 26 Avril CLERMONT-FERRAND (GERGOVIE 08/0065)

Manche 3 : WE du 31 Mai TOURLAVILLE (03/0694)

Manche 4 : WE du 28 Juin HANVEC (19/0257)

Manche 5 : WE du 27 Septembre LES MARMOUSETS (01/1014)