

# GT8 Thermique & GT8 Electrique

## SOMMAIRE

<b>1. CHAMPIONNATS .....</b>	<b>2</b>
<b>1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION.....</b>	<b>2</b>
<b>1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2.1. ORGANISATION .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2.2. TIMING .....</b>	<b>2</b>
<b>1.3. COUPE DE FRANCE .....</b>	<b>2</b>
<b>1.4. VALEURS ET SELECTIONS NATIONALES .....</b>	<b>2</b>
<b>1.5. INSCRIPTIONS EN MANCHES NATIONALES .....</b>	<b>2</b>
<b>2. TECHNIQUE .....</b>	<b>2</b>
<b>2.1. CHASSIS.....</b>	<b>2</b>
<b>2.2. CARROSSERIES.....</b>	<b>3</b>
<b>2.3. PNEUS .....</b>	<b>3</b>
<b>2.4. TROUS DANS LA CARROSSERIE ET VITRES .....</b>	<b>3</b>
<b>2.5. ELECTRONIQUE.....</b>	<b>4</b>
<b>3. CIRCUITS .....</b>	<b>4</b>
<b>3.1. DIMENSIONS CONSEILLEES .....</b>	<b>4</b>
<b>3.2. CONDITIONS DE PISTE .....</b>	<b>4</b>
<b>3.3. AIRE DE PILOTAGE .....</b>	<b>4</b>
<b>4. DEROULEMENT DES COURSES .....</b>	<b>4</b>
<b>4.1. RAMASSAGE DES VOITURES.....</b>	<b>4</b>
<b>4.2. MECANICIENS.....</b>	<b>4</b>
<b>4.3. ESSAIS LIBRES.....</b>	<b>4</b>
<b>4.4. ESSAIS CONTROLES.....</b>	<b>4</b>
<b>4.5. CONTROLE TECHNIQUE : .....</b>	<b>4</b>
<b>4.6. QUALIFICATIONS.....</b>	<b>5</b>
<b>4.6.1 CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION.....</b>	<b>5</b>
<b>4.6.2 CHAMPIONNAT DE FRANCE ET COUPE DE FRANCE .....</b>	<b>5</b>
<b>4.7. COURSES.....</b>	<b>5</b>
<b>4.7.1. PRE-FINALES ET FINALES.....</b>	<b>5</b>
<b>4.7.2. DEMANDE DE REPORT DE DEPART : .....</b>	<b>5</b>
<b>4.8. DEPARTS .....</b>	<b>5</b>
<b>4.9. CLASSEMENT.....</b>	<b>5</b>
<b>4.10. EN CAS DE PLUIE : .....</b>	<b>6</b>
<b>4.10.1. VOITURE PLUIE.....</b>	<b>6</b>
<b>4.10.2. PLUIE PENDANT LES QUALIFICATIONS .....</b>	<b>6</b>
<b>4.10.3. PLUIE PENDANT LES PRE-FINALES ET FINALES.....</b>	<b>6</b>
<b>4.10.4. ARRET DE LA COURSE EN RAISON DE LA PLUIE PENDANT             LES PRE-FINALES ET FINALES .....</b>	<b>6</b>
<b>4.11. INTERRUPTION DE COURSE .....</b>	<b>6</b>
<b>5. CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL.....</b>	<b>7</b>

# GT8 Thermique & GT8 Electrique

## 1. CHAMPIONNATS

Championnat de Ligue  
Championnat de France  
Coupe de France

### 1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION

Procédure pré-finales et finales : 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 1/8<sup>ème</sup> PISTE et/ou 1/10<sup>ème</sup> PISTE et/ou 1/5<sup>ème</sup> 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 Adulte, Nationale & Nationale – de 16  
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 5.4

### 1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE

Licences : Nationale & Nationale – de 16

#### 1.2.1. ORGANISATION

Un pilote peut cumuler les catégories (Piste 1/10Th-200mm, GT8n et GT8e).

Si plus de 5 pilotes GT8n et plus de 5 pilotes GT8e sont présents, il y a séparation des catégories sinon la course sera de type électrique. Si les GT8n courent au format électrique, ils sont tous placés dans la série dite la plus lente des GT8e pour les essais libres, essais contrôlés et les qualifications. Ils sont placés dans les finales en fonction de leur performance en qualifications. Il y a deux classements différents (Le premier GT8e marque 400 points, de même pour le premier GT8n).

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

#### 1.2.2. TIMING

Le club devra organiser son timing en tenant compte des 1/10<sup>ème</sup>200mm et des GT8 en accord avec le Responsable de la discipline.

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

Timing proposé à titre d'exemple :

Vendredi :

- 13h00 à 18h30 (si aucune contrainte légale) : essais libres en fonction du nombre de pilotes inscrits (si possible 5 ou 6 séances de 5 à 7 min).

Samedi :

- 08h00 à 08h30 : 1 séance d'essais libres (durée définie par le Responsable Fédéral) sera prévue uniquement pour les pilotes n'étant pas présents le vendredi.

- **08h30 à 09h30 : essais libres (1 séance de 5 à 7min).**

- **09h30 à 12h00 : essais contrôlés. Au moins 1 manche (2 si possible) au format qualifications et qui serviront de resseding (3 meilleurs tours consécutifs) en pneus libres (pas de marquage).**

- **à partir de 13h30 : 4 manches de qualifications de 5min (GT8e) et 7min (GT8n).**

Dimanche :

- à partir de 8h00 : essais libres, remontées et finales.

### 1.3. COUPE DE FRANCE

**Organisation** : Identique au Championnat de France excepté pour les essais contrôlés (obligatoirement 2 séances) qui serviront à

effectuer les resseding en prenant en compte les trois meilleurs tours consécutifs.

**Licences** : Ligue Adulte, Nationale & Nationale – de 16.

### 1.4. VALEURS ET 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<sup>er</sup> 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 / valeurs :

A **chacune de ces courses**, une valeur est attribuée à chaque pilote : nombre représentant sa performance. Cette performance est calculée sur les résultats en séries de qualifications et en finale(s).

Le pilote ayant réalisé **la pole position** en qualifications est crédité d'une performance de 400/2, le 2<sup>ème</sup> de 395/2, le 3<sup>ème</sup> de 390/2 et ainsi de suite de 5 en 5 jusqu'au 49<sup>ème</sup> qui marque 160/2, puis de 3 en 3 jusqu'au 69<sup>ème</sup>, puis de 2 en 2 jusqu'au 117<sup>ème</sup>, 1 point à partir du 118<sup>ème</sup>.

Le même système d'attribution de points est appliqué au résultat final de la course.

Ex : Un pilote qui fait 3<sup>ème</sup> aux qualifications et 10<sup>ème</sup> au général aura : 390/2 + 355/2 = 372.5 points.

La sélection en Equipe de France est faite :

Sur la proposition du Responsable de la discipline sur les valeurs arrêtées **31 décembre de l'année N-1 (cf RG)** :

Y% des pilotes issus des valeurs des pilotes GT8e et Z% des pilotes issus des valeurs des pilotes GT8n,

Y et Z définis par le Responsable de la discipline.

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

Le Responsable de la discipline 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.

### 1.5. 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 de France et éventuellement le montant des frais annexes (exemple : frais PayPal). Toute non-participation après inscriptions entraînera la perte du montant de l'inscription et des frais annexes au profit du club.

## 2. TECHNIQUE

### 2.1. CHASSIS

Châssis GT8 et châssis 1/8<sup>ème</sup> Tout-Terrain modifiés en GT8 à transmission 4 roues motrices à cardans uniquement. Transmission par courroies interdite.

Les différentiels à billes, axes rigides et roues libres ainsi que les différentiels réglables de l'extérieur (type Torsen) sont interdits à l'avant et à l'arrière. Seuls les différentiels à pignons réglables à l'aide et graisse silicone sont autorisés.

Un différentiel (à pignons) ou un axe rigide sont autorisés au centre. Il ne doit pas y avoir de prépondérance entre le train avant et le train arrière.

Si le différentiel arrière n'est pas enfermé dans une cellule et qu'il est à l'air libre, il est fortement recommandé d'adapter une protection en plastique, lexan, etc. pour des raisons de sécurité.

Les freins indépendants, individuels ou par paires, sont interdits ainsi que les freins hydrauliques.

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

# GT8 Thermique & GT8 Electrique

pare-chocs ne doit pas dépasser le devant de la carrosserie. Sa dimension minimale doit être de 200 x 20 mm.  
Poids minimum de 3,5 kg pour les GT8n et de 3,8 kg pour les GT8e.  
Empattement compris entre 320 et 379 mm.  
Voies maxi de 310 mm incluant roues, axes et écrous.  
Longueur maximum de 590 mm sans carrosserie.

## GT8n :

Châssis carbone interdits.

Le « Kick-up » (aux normes EFRA) est obligatoire sauf pour les voitures de loisir équipées d'origine d'un châssis plat.

NOTA : si l'EFRA autorise les châssis plats en cours d'année, ils seront alors également autorisés en courses FFVRC.

Moteur 3.5 cm<sup>3</sup>, 5 transferts maximum avec buse de carburateur de 7 mm maximum.

Résonateur homologué EFRA (le numéro doit être visible) qui ne doit pas avoir été ouvert, ni re-soudé.

Réservoir 150cc maximum (y compris la durite) et boîte à air piste 1/8<sup>ème</sup> homologuée EFRA.

Carburant avec 16% nitrométhane maximum « en masse » : norme 16EU.

Bougies Turbo autorisées.

Boîte à 2 vitesses maxi autorisée.

Embrayage type tout terrain 1/8<sup>ème</sup> ou central axial autorisé (type Forfaster). Embrayage « Centax » interdit (type piste 1/8<sup>ème</sup>).

## GT8e :

Châssis carbone autorisés.

Le « Kick-up » n'est pas obligatoire.

Motorisation électrique sans balai ni charbon (Brushless), sans limitation de puissance, avec ou sans capteurs. L'utilisation de la marche arrière est interdite, elle doit être désactivée.

Dimensions du moteur : diamètre maxi de 44mm et longueur maxi de 75mm.

Batteries de type 2S, 3S, 4S ou 6S LIPO ou LIPO HV sans limite de capacité.

Seuls les accus de type coqués (Hard Case) sont autorisés. La coque doit être celle d'origine. Les coques « artisanales » sont interdites.

En cas d'utilisation de 2 accus de 2S ou 2 accus de 3S ceux-ci doivent être identiques. Il est interdit d'utiliser un accu 2S couplé à un accu 4S.

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

## 2.2. CARROSSERIES

Voitures de tourisme disposant d'un aileron rapporté sur plots.

Les carrosseries de type 1/8 Piste sont interdites.

Hauteur de toit minimum de 155 mm (certains appendices disposés sur ce toit, tels les « entrées d'air », arêtes, mini-dérives, etc. sont exclus), châssis sur cales de 20mm.

Largeur maximale : 317mm.

Carrosserie d'une seule pièce (sauf aileron et cloisons latérales d'aileron).

Aucun appendice ou dispositif autre que ceux de la carrosserie telle que commercialisée d'origine n'est autorisé en dehors des cloisons latérales d'ailerons citées plus loin.

L'aileron est séparé de la carrosserie, sur plots (3 maximum), avec une largeur maxi de 310 mm (cloisons latérales incluses). Il doit être de la même matière que la carrosserie (sauf pour les kits RTR). Sa hauteur maximale ne doit pas excéder 10 mm au-dessus du toit de la carrosserie, le châssis étant sur cales (certains appendices disposés sur ce toit, tels les « entrées d'air », arêtes, mini-dérives, etc. sont exclus). L'aileron peut dépasser de 20mm maximum l'arrière de la carrosserie.

Les cloisons latérales d'ailerons ont une taille maximale de 40x80 et ne doivent pas représenter un danger. Elles peuvent être d'une matière différente de celle de la carrosserie. En cas de doute, le Directeur de course décidera de leur validité.

Les plots de carrosserie type 1/8 (fixés directement ou indirectement sur les suspensions) sont interdits.

La carrosserie peut-être fixée à l'aide d'un maximum de 7 (sept) plots dont seulement 5 (cinq) peuvent être traversants.

Le diffuseur arrière ne doit pas dépasser les limites de la carrosserie (aileron compris) et doit être en matériau flexible sans angle vif. Il ne doit pas être plus large que la largeur mesurée à l'intérieur des roues arrière.

Les phares, les feux arrière et la calandre doivent être visibles.

## Liste des carrosseries autorisées

- Toutes les carrosseries homologuées EFRA

Plus les suivantes :

- Bitty Design Seven65, Hyper-GT8 et AR8-GT3(SWB et LWB)

- Blitz/Titan GT1, GT2, GT3, GT4, **GT5, GT6 et GT6-S**

- DeltaPlastik GT4, **GT5 et GT8**

- **Genius GT-Fury**

- Gimar XXX12 GT

- Grafilbodies : GT-L, GTR8 et GTR8P

- **Pip Aero GT3**

- Protoform/Proline Hyper SS, PF8-GT et Corvette C7R

- Schepis : Blast SM001

- Sweep P1L et P2L

- Team C de la gamme GT3

- TSP Zonda, Crivet C8, GT Pro 3000 et 4000, P911 et Audi R8

Plus les carrosseries d'origine des kits RTR suivants :

- Hobao Hyper GT et VT

- Hong Nor X3 GT

- Kyosho Inferno GT et GT2

- Serpent Cobra GT et SRX8GT

Toute nouvelle carrosserie n'étant pas dans cette liste devra recevoir l'accord de LA TOTALITE des pilotes de la catégorie (GT8e ou GT8n) inscrits à la course pour être utilisée.

## 2.3. PNEUS

Pneus caoutchouc slicks ou rainurés uniquement. Les pneus mousses sont interdits.

Jantes à rayons uniquement. Les jantes pleines sont interdites.

Les jantes et les pneus peuvent être percés.

La fixation des roues se fait à l'aide d'un écrou hexagonal de 17mm.

Les systèmes de changement rapide sont interdits.

Couvertures chauffantes autorisées en GT8e.

Couvertures chauffantes interdites en GT8n.

Quatre trains (16 pneus) neufs ou non seront validés et marqués pour les qualifications et les finales.

Un train (4 pneus) supplémentaire sera accordé aux GT8n pour chaque remontée.

Les pneus seront marqués avec un numéro différent pour chaque pilote (identique durant tout le week-end).

Les essais libres se font sans aucune restriction sur les pneus.

Si la piste est déclarée **moillée** ou humide, les pneus pluie sont autorisés et ne sont pas limités en nombre. (pas de marquage)

Il est **STRICTEMENT INTERDIT** de rouler en qualifications et/ou finales avec un ou plusieurs pneu(s) non marqué(s) **excepté si la piste est déclarée moillée ou humide**. Toute infraction entraînera l'annulation de la manche ainsi qu'une pénalité d'un tour sur la meilleure manche retenue (RG 8.3.4).

## 2.4. TROUS DANS LA CARROSSERIE ET VITRES

**GT8n et GT8e** : Les vitres arrière et latérales peuvent être enlevées (totalement ou partiellement). Les autres vitres doivent rester transparentes ou teintées. Le numéro peut être apposé sur les vitres latérales arrière.

L'arrière de la carrosserie ne peut être découpé au-dessus de 75mm du sol, mesurés avec une cale de 20mm sous la plaque châssis.

**GT8e** : Le pare-brise ne peut pas être ouvert sur les GT8e.

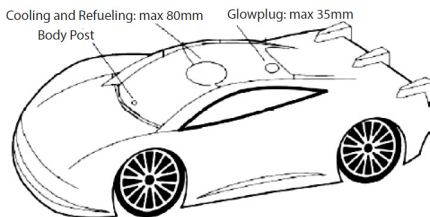
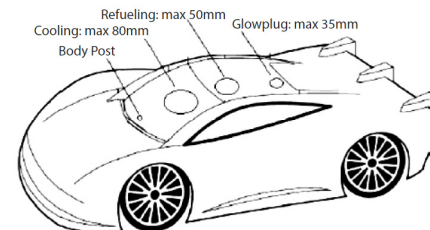
# GT8 Thermique & GT8 Electrique

**GT8n** : Se référer aux schémas ci-dessous pour la taille et le positionnement des trous de ravitaillement, de refroidissement et de socquet.

S'il n'y a qu'un trou de refroidissement/ravitaillement, il peut être à cheval entre le toit et le pare-brise.

S'il y a deux trous, le trou de refroidissement est situé sur le pare-brise uniquement et 5 mm **minimum** doivent les séparer.

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



## 2.5. ELECTRONIQUE

Il n'est pas autorisé d'utiliser un quelconque système électronique tant pour le freinage (ABS) que pour l'anti-patinage.

Tout système d'aide au pilotage (de type gyroscope) est strictement interdit. R.G. 4.13.

## 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.

### 3.3. AIRE DE PILOTAGE

Sauf exigences contraintes de la part de l'Organisateur, l'emplacement sur le podium de pilotage est laissé à l'initiative des pilotes. En cas de conflit sur le choix d'une place, le pilote choisi sa place selon son classement :

- Aux **reseding** pour les manches de qualifications.
- Sur la grille de départ pour les pré-finales et finales.

## 4. DEROULEMENT DES COURSES

### 4.1. RAMASSAGE DES VOITURES

En fonction du nombre d'inscrits dans chaque discipline et compte-tenu que les 1/10Th-200mm partagent avec les GT8n/GT8e la même piste et le même espace temps, l'organisateur devra adapter le système de ramassage de la façon la plus équitable possible. Les

ramasseurs doivent être présents 30 secondes avant tous les départs.

En manches nationales, le club doit fournir des ramasseurs pour pallier aux éventuels manques. Le tableau ci-dessous n'est donné qu'à titre indicatif.

Aucune intervention mécanique ou réparation sur la piste n'est autorisée. La seule mission du ramasseur est de prendre la voiture pour la remettre sur la piste si elle est en état de rouler ou bien de la déposer à ses pieds en attendant que le mécanicien vienne la chercher et la ramène dans la zone des stands. Il est cependant autorisé à remettre en place une carrosserie pliée si besoin.

RAMASSAGE	
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	<b>GT8e et GT8n</b>
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 par pilote sous le podium.

Le(s) mécanicien(s) doit(vent) obligatoirement être au même numéro de poste que son (leur) pilote.

### 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 essais libres **le jour des finales** aux pilotes **finalistes directs**. **En principe le matin pour les GT8e et aux environs de midi pour les GT8n**.

Une séance d'essais libres de 20 à 30 minutes sera prévue le samedi matin uniquement pour les pilotes absents le vendredi.

### 4.4. ESSAIS CONTROLES

Les essais contrôlés doivent se faire au format des qualifications mais avec pneus libres. **Ils servent de reseding (trois meilleurs tours consécutifs)**.

### 4.5. CONTROLE TECHNIQUE :

Contrôle avec Nitromax : Cf. RG 4.13

Le taux max. de nitrométhane autorisé est de 16% en masse : 16EU.

Un contrôle dimensionnel, de pneus et de poids sera effectué à la fin de chaque manche d'essais contrôlés, de qualifications, de pré-finales et finales.

Les voies, carrosseries et ailerons sont contrôlés avec le matériel fourni par la fédération dans la valise de contrôle technique.

### Contrôle des accus GT8e :

La tension maxi en fin de charge ne doit jamais dépasser 4,2V par cellule pour un LiPo (soit 16,8 volts pour un 4S et 25,2 volts pour un 6S) ou 4,35V par cellule pour un LiPo HV (soit 17,4 volts pour un 4S et 26,1 volts pour un 6S). Elle pourra être mesurée par l'organisateur de manière aléatoire, avant le départ des qualifications et des finales avec le multimètre fourni par la fédération dans la valise de contrôle technique. Cette limite de tension garantit une charge en toute sécurité. Il est donc impératif de ne jamais la dépasser.

Dans la mesure du possible, suivant les infrastructures, ces contrôles auront lieu au plus près du podium de pilotage. Un sens de rotation

# GT8 Thermique & GT8 Electrique

devrait être mis en place pour ne pas autoriser une voiture contrôlée à retourner aux stands.

## 4.6. QUALIFICATIONS

### 4.6.1 CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION

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 qualifications : 3 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 GT8n, le ravitaillement n'est pas obligatoire. Les qualifications restant au meilleur tours/temps réalisés sur 5 minutes.

Le timing peut être adapté en fonction du nombre de pilotes inscrits. Suivant leur meilleure manche, les pilotes sont redistribués en finale A/B/C...

### 4.6.2 CHAMPIONNAT DE FRANCE ET COUPE DE FRANCE

Nombre de qualifications : 4

Les manches de qualification ont une durée de 5 minutes **pour les GT8e et de 7 minutes pour les GT8n**. Pour les GT8n, le ravitaillement est interdit. **Qualifications aux points avec N-1 manches retenues (sauf s'il n'y a qu'une manche de retenue).**

Composition des séries :

- En manches nationales elles sont établies en tenant compte **des reseedings effectués lors des essais chronométrés du samedi matin en pneus non marqués**. Cependant le Directeur de Course, en accord avec le Responsable Fédéral, pourra apporter des ajustements en fonction de la situation.
- Le nombre de pilotes par série (maximum 10) est défini à chaque manche en fonction du nombre d'inscrits.
- Les séries étant ainsi établies, la série la plus « faible » en valeur sera la première à partir.

## 4.7. COURSES

### 4.7.1. PRE-FINALES ET FINALES

En pré-finales et en finale(s) : 10 pilotes maximum

**GT8e** : le nombre de pilotes par finale est équilibré entre les séries. Lorsque le nombre n'est pas divisible, le plus grand nombre de pilotes sera dans la(les) série(s) la(les) plus rapide(s).

**GT8n** : Procédure pré-finales et finales : identiques au format utilisé en 1/10 Th-200mm.

Durée de(s) la finale(s) :

- 30 minutes pour GT8n et 4x7 minutes pour GT8e en courses nationales.
- 30 minutes pour GT8n et 3x7 minutes **ou 4x7 minutes** pour GT8e en courses de Ligue.

### 4.7.2. DEMANDE DE REPORT DE DEPART :

**GT8e** : Pas de report possible.

**GT8n** : Identique au format utilisé en 1/10 Th-200mm.

## 4.8. DEPARTS

**Qualifications GT8n et GT8e - Départ lancé (Flying start) :**

Piste ouverte pour une période d'essais libres d'au moins deux minutes.

Annonce : « DEPART DANS UNE (1) MINUTE »

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

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 sur la piste.

Toutefois, en fonction de la position de la boucle de comptage sur le circuit, le directeur de course et le responsable fédéral **pourront décider** du moment du départ des voitures 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.

**Pré-finales et finales - Départ direct :**

Le type de départ (Epi ou F1) est une décision du Directeur de Course et du Responsable Fédéral. Il sera précisé au cours du briefing.

**GT8n** : Procédure de départ avec 2'30 de tours de chauffe.

A l'appel des voitures aux ordres du starter et/ou à l'annonce des 30 secondes la piste est fermée et aucun pilote ne peut entrer en piste. C'est la limite de demande de report et la mise aux ordres du starter (retour des voitures dans les stands).

A l'appel du starter, départ du tour de formation dans l'ordre des numéros et retour aux stands. Le retour vers les stands s'effectue en respectant le tracé de la piste.

Prise en charge des voitures 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 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 formation ne pourra pas porter réclamation en cas de problème de chronométrage le concernant.

**Le directeur de course doit s'assurer qu'aucune voiture ne ravitaille avant 7 minutes de course. L'accès aux stands est autorisé mais dans le cas où une voiture ravitaille en carburant elle ne peut pas repartir avant la 7<sup>ème</sup> minute de course. La sanction doit entraîner une perte de temps suffisamment importante pour être dissuasive.**

**GT8e** : Procédure de départ avec 2 minutes de tours de chauffe. A l'annonce des 30 secondes les voitures viennent se positionner sur la grille avec l'assistance d'un ramasseur.

Décompte à partir de 10 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 doivent passer au moins une fois sur la ligne de comptage en RESPECTANT LE TRACÉ DU CIRCUIT pour permettre de vérifier le bon fonctionnement du transpondeur.

## 4.9. CLASSEMENT

**Qualifications :**

**GT8e et GT8n** : Classement aux points sur N-1 manches prises en compte (sauf si seulement une manche est retenue).

Dans chaque manche les pilotes reçoivent des points en fonction de leur tours/temps réalisé. 0 pour le premier, 2 pour le second, 3 pour le troisième et ainsi de suite.

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

Si l'égalité demeure, la meilleure seconde position l'emporte.

En cas de nouvelle égalité, le meilleur tours/temps réalisé dans les manches retenues l'emporte.

**Pré-finales et Finales :**

**GT8n** : Meilleur nombre de tours plus temps.

# GT8 Thermique & GT8 Electrique

**GT8e** : Pas de remontées, 4 finales de 7 mn, les 3 meilleures finales (sur les 4 proposées) seront additionnées pour un classement final « scratch » de toutes les finales (A,B,C...) confondues quelles que soient les conditions météo (y compris piste mouillée pour certaines) et les différences qu'il puisse y avoir entre les séries.

Si moins de 4 finales sont courues, la totalité de ces finales sont prises en compte.

En cas d'ex-aequo au cumul du nombre de tours, le temps total des trois manches retenues départagera les pilotes concernés.

**En cas de nouvelle égalité, le meilleur tours/temps réalisé dans les manches retenues l'emporte.**

**GT8e** en courses de Ligue : Les 2 meilleures finales sont retenues sur les 3 proposées. Si moins de 3 finales sont courues, la totalité des finales seront retenues.

## 4.10. EN CAS DE PLUIE :

### 4.10.1. VOITURE PLUIE

Quand le Directeur de Course déclare la « PISTE MOUILLEE », une deuxième voiture peut être utilisée comme voiture pluie. Cette voiture pluie ne pourra pas être prêtée à un autre pilote. La voiture pluie ne sera pas autorisée 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.

Dans la mesure du possible, le timing des GT8e et GT8n doit être le plus fidèlement respecté et maintenu même si les 1/10Th-200mm voient leurs manches reportées ou annulées.

La condition « PISTE MOUILLEE » doit avoir été déclaré avant le départ de la manche pour pouvoir utiliser la « VOITURE PLUIE ». Il n'est pas possible de changer de voiture pendant une manche.

### 4.10.2. PLUIE PENDANT LES QUALIFICATIONS

L'ensemble des manches sera pris en compte pour le classement des qualifications, quelles que soient les conditions météo et les différences qu'il puisse y avoir entre les séries.

### 4.10.3. PLUIE PENDANT LES PRE-FINALES ET FINALES

Les manches seront prises en compte normalement, quelles que soient les conditions météo.

**GT8n** : Si les conditions changent pendant la finale après un départ en configuration « PISTE SECHE », le Directeur de course peut annoncer un changement de statut de la piste et annoncer « PISTE MOUILLEE ». Dans ce cas les pilotes ont le droit de passer les pneus pluie mais ne peuvent pas changer de châssis.

Si le départ est donné sous le statut « PISTE MOUILLEE » le Directeur de course ne peut pas changer le statut car les pilotes peuvent utiliser des pneus pluie ou des pneus « secs » marqués ou non mais ne peuvent pas changer de châssis.

**GT8e** : Etant donné qu'il y a un « joker », le résultat de ces manches sera pris en compte pour le classement général, quelles que soient les conditions météo et les différences qu'il puisse y avoir entre les séries.

### 4.10.4. ARRÊT DE LA COURSE EN RAISON DE LA PLUIE PENDANT LES PRE-FINALES ET FINALES

Sauf en cas d'orage, toute pré-finale ou finale commencée doit tâcher d'aller à son terme avant d'interrompre la compétition.

En cas de pluie rendant la piste réellement impraticable, c'est le Directeur de course qui décide d'interrompre une course.

## 4.11. 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.

**Interruption pendant les finales**

**GT8n et GT8e :**

Il n'y a pas d'allocation de pneus supplémentaires en cas d'interruption pendant les finales.

**GT8n :**

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<sup>ème</sup> 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. Les mécaniciens sont seulement autorisés à arrêter le moteur, 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.

**GT8e :**

La manche de finale concernée est annulée.

Si le timing le permet, une nouvelle manche est reprogrammée. Le nouveau départ est donné dans un délai suffisant à pouvoir refaire une charge complète et à refroidir l'électronique (50 minutes minimum).

Si la manche de finale est définitivement annulée, la manche correspondante dans les autres finales (A,B,C...) sera annulée et sera, par conséquent, la manche « joker » de tous les pilotes.

# GT8 Thermique & GT8 Electrique

## 5. CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL

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

EPREUVES	DATES	LIEU	SELECTION
<b>CHAMPIONNAT D'EUROPE</b>			
<b>Championnat d'Europe GT8 th&amp;el</b>	<b>18 – 21 juin 2025</b>	<b>LEIPZIG (ALLEMAGNE)</b>	<b>OUI</b>
<b>CHAMPIONNAT DE FRANCE</b>			
<b>Manche 1</b>	<b>08 – 09 mars 2025</b>	<b>Montpellier/AMO/ 008/PACA</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 2</b>	<b>12 - 13 avril 2025</b>	<b>Reims/REMC/ 348/GE</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 3</b>	<b>10 – 11 mai 2025</b>	<b>Macon/CAMM/331/BFC</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 4</b>	<b>07 - 08 juin 2025</b>	<b>Montceau les Mines/ CMARC/727/BFC</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 5</b>	<b>13 - 14 septembre 2025</b>	<b>Beaumont Monteux/ BMVRC/452/AURA</b>	<b>NON</b>
<b>COUPES</b>			
<b>Coupe de France, des ligues</b>	<b>11 -12 octobre 2025</b>	<b>Toulouse/TVRC/ 529/OCC</b>	<b>OUI</b>