

## SOMMAIRE

<b>1. CHAMPIONNATS</b>	<b>2</b>
<b>1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE</b>	<b>2</b>
<b>1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE</b>	<b>2</b>
<b>1.3. COUPE DE FRANCE</b>	<b>2</b>
<b>1.4. CLASSIQUE RACE EUROPE</b>	<b>2</b>
<b>2. VOITURES</b>	<b>2</b>
<b>2.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES</b>	<b>2</b>
<b>2.2. LA CARROSSERIE</b>	<b>2</b>
<b>2.3. LES MOTEURS</b>	<b>2</b>
<b>2.4. LES ACCUMULATEURS</b>	<b>2</b>
<b>2.5. LA RADIO-COMMANDE</b>	<b>3</b>
<b>3. DEROULEMENT DES COURSES</b>	<b>3</b>
<b>3.1. LES INSCRIPTIONS</b>	<b>3</b>
<b>3.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE</b>	<b>3</b>
<b>3.3. CHAMPIONNAT DE FRANCE</b>	<b>3</b>
<b>3.4. CLASSEMENT DES FINALES</b>	<b>4</b>
<b>3.5. CLASSEMENTS</b>	<b>4</b>
<b>3.6. VALEURS BLS EN CHAMPIONNAT DE FRANCE</b>	<b>4</b>
<b>3.7. MISSION DU RAMMASSEUR</b>	<b>4</b>
<b>4. CALENDRIER NATIONAL</b>	<b>5</b>

# Piste 1/8<sup>ème</sup> Classique Electrique

## 1. CHAMPIONNATS

### Epreuves organisées :

- Championnat de Ligue Open/Promo.
- Championnat de France
- Coupe de France
- Classique Race Europe FFVRC
- Electro Cup Classique & 4x4

### 1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE

Ils ont lieu sur un seul jour de janvier à octobre inclus.

Catégorie Classique : Championnat Open uniquement sur le territoire d'une Ligue avec ouverture des frontières des autres Ligues.

Format FFVRC original et format Evolution 2006, avec possibilité d'une finale consolante.

Championnat Open uniquement sur le territoire d'une Ligue avec ouverture des frontières des autres Ligues.

Règlement et licences : Cf : RG 2.2 et 2.3.

Droits d'inscriptions : Cf : RG 3.

#### Qualifications :

3 manches de qualification en départ avant la ligne de chronométrage (3m) dans l'ordre des n°, durée 5 mn

Les qualifications sont courues dans l'ordre alphabétique.

#### Finales :

3 manches de finale minimum durée 10 minutes

Sur proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourront être modifiés et seront à définir dès le briefing du matin.

### 1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE

Championnat organisé sur le territoire national sur le lieu du Championnat de France PISTE 1/8<sup>ème</sup> Classique Thermique.

5 manches organisées entre mars et septembre inclus.

Le classement général du championnat de France est établi sur les résultats des 4 meilleures manches de chaque pilote.

#### Qualifications :

4 manches de qualification d'une durée de 5 minutes chacune en départ décalé ou avant la ligne de chronométrage (3 mètres) dans l'ordre des numéros.

Procédure départ décalé : Les voitures partent depuis une ligne située à 3 mètres minimum avant la ligne de chronométrage dans l'ordre d'arrivée de la qualification précédente. Le premier de la qualification précédente part en 1, le deuxième en 2 et ainsi de suite... sauf pour la 1<sup>ère</sup> manche de qualification (départ par ordre des numéros).

#### Finales :

4 manches de finale minimum d'une durée de 10 minutes chacune.

### 1.3. COUPE DE FRANCE

Elle regroupe les pilotes 'Classique Thermique' et 'Classique Brushless, en 2 catégories distinctes uniquement, sur un même circuit, autre que celui de la Coupe de France 'Libre'. Le règlement appliqué sera identique à celui du Championnat de France piste 1/8 Classique Brushless. Il se déroule sur 2 jours (course Open).

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

### 1.4. CLASSIQUE RACE EUROPE

La Coupe d'Europe Classique a lieu tous les 2 ans.

Elle est ouverte à tout pilote possédant une licence française ou étrangère.

Elle regroupe les pilotes Classique Thermique et Classique Brushless. Elle se déroule si possible dans la première partie du mois de juillet. Les caractéristiques techniques des voitures doivent être conformes au règlement Classique de la FFVRC

Le règlement de la compétition est le même que celui du Championnat de France.

## 2. VOITURES

### 2.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Les caractéristiques techniques des voitures Piste 1/8<sup>ème</sup> « classique » BLS sont identiques à celles de la Piste 1/8<sup>ème</sup> « Classique » thermique. (Voir § 2.1.1, 2.1.3 à 2.1.5 et 2.2 Poids minimum de 2400 grammes.

Un seul mass-dumper est autorisé sur le châssis .

Le châssis est monobloc, sans aucune articulation en dehors de la flexibilité naturelle du châssis. La voiture ne comporte aucune suspension tant au niveau des roues que du châssis. La transmission est en 2 roues motrices. La voiture ne comporte aucune suspension tant au niveau des roues que du châssis. Aucun système gyroscopique ne sera accepté et passible d'une exclusion de la course immédiate.

L'arceau est obligatoire.

### 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 1/8<sup>ème</sup> Thermique).

Un aileron est autorisé. Un 2<sup>ème</sup> 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 les emplacements prévus à effet de refroidissement, à proximité du moteur et/ou du variateur, peuvent être découpés (orifices de 30 mm x 40 mm).
- 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
- **Le pare-brise doit être transparent et garder le design d'origine.**

### 2.3. LES MOTEURS

En Championnat de Ligue : Ils seront de type électrique sans balais ni charbons (Brushless) adaptés à la motorisation.

En Championnat de France : Ils seront de type électrique sans balais ni charbons (Brushless). Moteur de **2000** KV maximum, avec un diamètre maximum de 42 mm et une longueur maximum de 74 mm (axe, ailettes de refroidissement et connexions moteur non compris).

**Un boîtier de contrôle des moteurs sera disponible au contrôle technique avec la possibilité d'un contrôle inopiné, la présence du pilote obligatoire.**

### 2.4. LES ACCUMULATEURS

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

En Championnat de Ligue : Accus de type 2 S, 2x2 S, 4 S.

En Championnat de France : Accus de type 2x2 S ou 4 S.

# Piste 1/8<sup>ème</sup> Classique Electrique

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.

Les accus HV sont autorisés et ne devront pas dépasser 16.8 volts en 4S à température ambiante.

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 4.35 Volts par cellule (soit 17.4 Volts pour un 4S). Il sera contrôlé avant départ de chaque qualification ou finale par les organisateurs. Le pilote ne pourra pas prendre le départ tant que le voltmètre affichera une tension supérieure à 17,4 volts.

## 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 le règlement des droits d'inscription 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.

#### 3.1.1. CHAMPIONNAT DE FRANCE

A noter que le nombre total d'inscrits sera défini par le représentant fédéral comme suit : X% des pilotes thermique en fonction du nombre d'inscrit en Brushless (maximum 40 pilotes). Règle valable aussi pour la Coupe de France.

### 3.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE

Qualifications :

- Les séries de qualification sont réalisées en fonction de leurs résultats en fin de l'année précédente.
- 3 manches de qualification en départ lancé
- La durée est de 5 minutes classement temps+ours.
- Classement final sur la meilleure manche.
- A l'issue des qualifications, les pilotes sont affectés dans les finales A, B, C composées de 10 (ou 12) pilotes selon le classement tours + temps de qualifications. Le nombre de pilotes par finale sera défini le matin au briefing par l'organisateur.

Finales :

- 3 manches de finale minimum d'une durée de 10 minutes (1).
- Nombre de manche comptées M-1 (M = nombre de manches courues en Championnat de France, le timing est à adapter en fonction du nombre de participants Electriques / Thermiques.
- 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.

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

### 3.3. CHAMPIONNAT DE FRANCE

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.

Les essais libres du vendredi ont une durée de 10 minutes par manche en fonction du nombre des pilotes inscrits.

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 1ères séries et les mieux classés dans la dernière série.

Les valeurs sont calculées selon la règle établie paragraphe 3.6.

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.

**Départ lancé :** (Cf. règlement Piste 1/8 classique paragraphe 4.7.3)

**Départ Décalé :** Le logiciel RC timing ou le directeur de course fait partir les pilotes selon le classement de la précédente manche (du premier au dernier)

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

- Le classement à l'issue des qualifications est établi en fonction du meilleur résultat en tours et temps de chaque concurrent réalisé dans l'une des manches. Les exaequos sont départagés par le résultat en tours et temps meilleure manche suivante.
- A l'issue des qualifications, les pilotes sont affectés dans les finales A, B, C composées de 10 (ou 12) pilotes selon le classement tours + temps de qualifications. Le nombre de pilotes par finale sera défini le matin au briefing par l'organisateur.

Finales :

Procédure pour les finales

- 4 manches minimum (2) de finale d'une durée de 10 minutes chacune.
- Nombre de manche comptée M-1 (M = nombre de manche courues).
- 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 ou départ décalé conformément au RG 4.17 du règlement général, la distance minimum entre les voitures est de 3 mètres conformément au RG 4.17.
- En fonction de la proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourra être modifié et sera à définir avant le début de la manche compétition.
- Si le timing du dimanche ne permet pas de faire les 4 finales sur la même journée, l'organisateur pourra faire une finale le samedi soir en lieu et place de la 4ème qualification à la fin des qualifications thermique.

Après une 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.

Exemple de timing :

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

**Vendredi :**

Essais libres de 13h00 à 18h30 en alternant des périodes thermiques/Brushless en fonction du nombre de pilotes inscrits dans chaque catégorie. Les groupes d'essais sont faits en fonction des valeurs (pas plus de 12 par groupe).

X séries de BLS puis X thermiques séries de pilotes nationaux et X séries d'Elites ou inversement. Une alternance des séries débutantes BLS ou thermique sera effectuée à chaque manche de Championnat de France.

# Piste 1/8<sup>ème</sup> Classique Electrique

**Samedi** : 8h00 à 18h00

8h00 à 10h45 : Selon le timing, un total de 20 à 30 minutes d'essais libres maximum sera proposé uniquement pour les pilotes absents le vendredi. Le pilote devra prévenir s'il vient uniquement à partir du samedi.

- 2 manches d'essais chronométrés.

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** :

- 1ère manche de finale en début de matinée.
- 2ème manche en deuxième partie de matinée.
- 3ème manche en première partie de l'après-midi.
- 4ème manche de finale Piste 1/8 classique BLS juste avant la finale thermique Elite.

Vers 17h00 : Remise des Trophées.

## 3.4. CLASSEMENT DES FINALES

Le classement général des finales est établi au scratch par addition des meilleurs résultats (tours + temps) des M-1 meilleures manches de finale courues.

Exemple : Compétition avec 5 manches courues, les 4 meilleures sont prises en compte, compétition avec 4 manches courues les 3 meilleures sont prises en compte.

En cas de pluie lors d'une des 3 ou 4 manches de finales, rendant les conditions de piste différentes pour la A et B et/ou C... , la manche de finale ne sera pas prise en compte.

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.

Les éventuels ex-aequo sont départagés par la meilleure performance du pilote "temps et tours" dans les manches comptées. Si l'égalité persiste, les pilotes sont départagés par la meilleure performance tours + temps de la manche non comptée.

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 (idem en qualification).

## 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 BLS 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<sup>er</sup>, 400 points, 2<sup>ème</sup>, 395 points et ainsi de suite de 5 en 5 ; 100 points à partir du 50<sup>ème</sup>.

Exemple :

Pôle position en qualif :  $400/2 = 200$

Deuxième en finale

$395/2 = 197,5$

TOTAL

397,5

Et ainsi de suite....

Le classement par valeurs comptabilise les performances de chaque pilote lors des courses nationales par catégorie sur 12 mois glissants (en additionnant les points des 4 meilleures manches /5 courues).

## 3.7. MISSION DU RAMMASSEUR

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 écoper 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.

**SANCTION** : Si le ramasseur ne respecte pas cette règle, le pilote de la voiture concernée recevra un « stop and go ». Le pilote responsable du poste de ramassage se verra retirer un tour sur le résultat de la meilleure manche, qualifications ou finales.

Précisions : Tout pilote dont la voiture RC subira des dommages doit se référer au règlement 8.2 RG

# Piste 1/8<sup>ème</sup> Classique Electrique

## 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

### CHAMPIONNAT DE FRANCE

<b>Manche 1</b>	<b>08 - 09 mars 2025</b>	<b>La Turbie TRC PACA/269</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 2</b>	<b>12 - 13 avril 2025</b>	<b>Macon CAMM BFC/331</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 3</b>	<b>10 - 11 mai 2025</b>	<b>Aulnay S/Bois RSMA IDF/089</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 4</b>	<b>07 - 08 juin 2025</b>	<b>Toulouse TVRC OCC/529</b>	<b>NON</b>
<b>Manche 5</b>	<b>06 - 07 septembre 2025</b>	<b>Limoges LMRC NA/034</b>	<b>NON</b>

### COUPE

<b>Coupe de France</b>	<b>11 - 12 octobre 2025</b>	<b>Monteux MVRC PACA/1131</b>	<b>OUI</b>
------------------------	-----------------------------	-------------------------------	------------