

TT 1/8 Electrique

SOMMAIRE

1. INSCRIPTION EN COURSE	2
1.1. COURSES DE LIGUE	2
1.2. INSCRIPTIONS	2
2. LICENCE ET DROIT D'ENGAGEMENT	2
3. SPECIFICATIONS TECHNIQUES	2
3.1. CARROSSERIE	2
3.2. DIMENSIONS	2
3.3. AILERON :	2
3.4. ANTENNE	3
3.5. PARE-CHOCS	3
3.6. PNEUS ET ROUES	3
3.7. SECURITE : FREIN	3
3.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE	3
3.9. EMETTEUR	3
3.10. SPECIFICATIONS GENERALES	3
3.10.1. LES CATEGORIES	3
3.10.1.1. TT 1/8 ^E ELECTRIQUE	3
3.10.1.2. TRUGGY 1/8 ^E ELECTRIQUE	3
3.10.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS	3
3.10.2.1. LES MOTEURS	3
3.10.2.2. LES ACCUMULATEURS	3
4. CHAMPIONNATS	4
4.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE :	4
4.2. CF ELITE, NATIONAL, +40 ET CHALLENGE NATIONAL.	4
4.3. COUPE DE FRANCE / COUPE DES LIGUES :	4
5. CIRCUITS-INFRASTRUCTURES	4
5.1. LES CIRCUITS TT 1/8 ^{EME}	4
5.2. INFRASTRUCTURES	4
5.3. COMPTAGE	4
6. DEROLEMENT DES COURSES	4
6.1. MANCHES NATIONALES	4
6.1.1. GENERALITES	4
6.1.2. DEROLEMENT DES COURSES	5
6.1.2.1. LE TIMING	5
6.1.2.2. LES ESSAIS	5
6.1.2.3. CONTROLE TECHNIQUE	5
6.1.2.4. LES QUALIFICATIONS	5
6.1.2.5. PROCEDURE DE DEPART	5
6.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN/PROMO	6
7. CLASSEMENTS	7
7.1. CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE	7
7.2. CLASSEMENT CHAMPIONNAT DE LIGUE	7
7.3. SELECTIONS CHAMPIONNAT D'EUROPE	7
8. CALENDRIER NATIONAL/INTERNATIONAL	7

TT 1/8 Electrique

1. INSCRIPTION EN COURSE

1.1. COURSES DE LIGUE

Open/Promo 4x4 et 4x2 (Classement séparé en fin de journée pour les Open et les Promo).

1.2. INSCRIPTIONS

En course de ligue, il est possible d'organiser des championnats groupés 1/8ème thermique et électrique.

Si le nombre d'inscrits est supérieur au nombre autorisé, priorité est donnée à la première discipline inscrite sur le calendrier des ligues 1/8 tt

Ex : O/P TH N° Club/Sigle club : priorité au thermique, les pilotes électriques sont mis en liste d'attente

Ex : O/P BL N° Club/Sigle club : priorité à l'électrique, les pilotes thermiques sont mis en liste d'attente

(En cas de double inscription d'un pilote, l'inscription retenue est celle priorisée par le club)

Les inscrits en open et/ou promo sont prioritaires par rapport aux inscrits en amicale.

Ensuite priorité est donnée aux pilotes de la ligue, régulièrement inscrits, les derniers inscrits sont refusés, (cachet de la poste faisant foi ou date d'inscription en ligne). Les pilotes sont prévenus du refus de leur inscription par tous moyens (courrier, téléphone, mail)

Les pilotes peuvent s'inscrire dans les catégories 4X4TH et 4X2TH ou 4x4TH et 4x4 (ou 4x2) EL ou 4x2TH et 4x4 (ou 4x2) EL en Championnat de Ligue (open et promo en th) et (open et promo en EL) uniquement suivant les règles ci-dessous :

En fonction des effectifs et au cas par cas, le vice-président fédéral de la discipline peut donner une dérogation à club pour une organisation particulière.

Les pilotes inscrits dans deux catégories/disciplines doivent satisfaire toutes les obligations réglementaires, au même titre que les autres pilotes, (Parc fermé, ramassage, contrôles techniques, régie radio, ramassage, etc...).

Interdiction de s'inscrire dans les deux catégories/discipline si la course comprend plus de sept séries (le pilote doit indiquer sur son inscription sa priorité)

Pas plus de 2 catégories/disciplines par pilote

Présentation des deux autos au contrôle technique,

Aucune dérogation n'est accordée par l'organisateur pour le ramassage sauf exemption décrite dans RG 4.3, l'affectation dans les séries, les remontées, les finales et application stricte du Règlement.

Dans le cas où l'effectif d'une discipline (1/8 TT Th ou 1/8 TT El) serait inférieur ou égal à 7, le club organisateur aura la possibilité d'appliquer le règlement de la plus grosse discipline.

Ex : Course cumulée 1/8 TT Th et El, s'il y a moins de 7 pilotes inscrits en 1/8 TT El, ces pilotes concourront avec les th, avec un règlement 1/8 TT Th. Inversement, s'il y a moins de 7 pilotes inscrits en 1/8 TT Th (toutes catégories confondues), ces 7 pilotes concourront avec les El avec un règlement 1/8 TT El. A l'issue de la course. L'organisation devra fournir un classement séparé.

Pour toutes courses nationales de la catégorie. Les postes de Directeur de Course et Arbitre doivent être tenu par des personnes licenciés de la FFVRC et si possible habilités par la fédération pour l'année en cours. (cf liste sur le site <http://www.ffvrc.fr/fr/les-formations/les-formations/496-liste-des-habilitations.html>)

2. LICENCE ET DROIT D'ENGAGEMENT

Cf : RG 1.1

Inscription dans chacune des catégories avec le droit d'engagement maximum (2 catégories/disciplines = 2 droits d'engagement à payer au maximum).

3. SPECIFICATIONS TECHNIQUES

3.1. CARROSSERIE

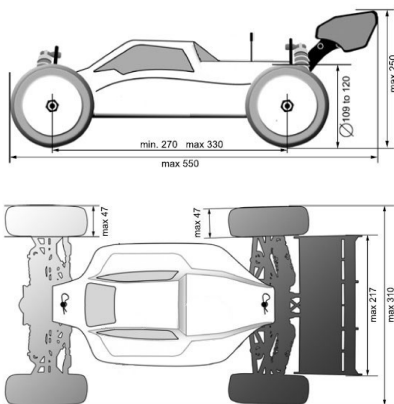
Le pare-brise et les vitres latérales doivent être transparents ou peint d'une couleur réaliste différente de la voiture (bleu, gris, noir, etc.).

Les ouvertures dans la carrosserie doivent être réduites au minimum, et ne pas dépasser 10 mm autour des éléments suivants : antenne, plots de fixation. Seuls les emplacements prévus à effet de refroidissement, à proximité du moteur et/ou du variateur, peuvent être découpés (orifices de 10 mm maximum dans une zone de 30 mm x 30 mm, et ce à deux endroits de la carrosserie).

Aucune partie du châssis ne doit dépasser la largeur des roues avant et arrière.

Les plots de fixation de la carrosserie ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm de la carrosserie.

3.2. DIMENSIONS



Dimensions (quelle que soit sa position)

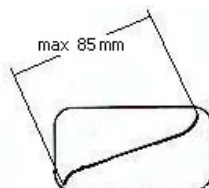
- Empattement : 270 à 330 mm
- Largeur hors tout max : 310 mm (sur toute la hauteur)
- Hauteur hors tout : 250 mm sauf antenne
- Longueur hors tout : 550 mm

3.3. AILERON :

Maximum de 2 ailerons par voiture (1AV + 1AR).

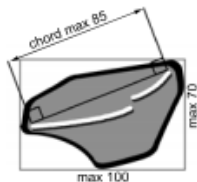
Un aileron d'une dimension hors-tout maximum de 217 mm en longueur et 85 mm en largeur peut être installé à l'arrière du véhicule.

Les ailerons multi plans sont autorisés. La largeur de 85 mm se mesure entre le bord d'attaque inférieur et le bord de fuite supérieur.



TT 1/8 Electrique

Les dérives doivent avoir une largeur horizontale maximum de 100 mm et une hauteur maximale de 70 mm.



L'aileron monoplan ou multi plan doit s'inscrire à l'intérieur de la silhouette des dérives.

L'aileron et les dérives doivent être en matériau souple avec angles arrondis.

Si un deuxième aileron est positionné à l'avant du véhicule, sa dimension et sa position doivent être faite de telle sorte que si un pilote était dans la voiture il aurait une parfaite visibilité de la piste.

3.4. ANTENNE

Elle doit être souple (se plier complètement sous le poids de la voiture).

3.5. PARE-CHOC

Ils doivent être conçus pour éviter les blessures en cas de heurt avec une personne. Ils doivent être en matériau souple. Les bords et les coins doivent être arrondis.

Le pare-chocs avant obligatoire peut dépasser de la carrosserie (ou de ce qui en tient lieu) de 50 mm maximum en longueur. En largeur, il ne peut pas dépasser les roues avant.

Le pare-chocs arrière est facultatif, il doit être derrière les roues arrière et ne doit pas dépasser la largeur de celles-ci.

Les protections latérales ne doivent pas dépasser les roues arrière et avant.

3.6. PNEUS ET ROUES

Pneus :

Diamètre compris entre 109 mm et 120 mm.

Largeur maximum 47 mm.

Couleur noire, excepté les inscriptions sur les flancs.

Les pneus à clous ou tout dispositif similaire sont interdits sauf pour les courses sur glace si le règlement de la course l'y autorise.

Traitement des pneus : Les produits de traitement de pneus étant potentiellement dangereux pour la santé, leur application (mise en œuvre) est interdite dans l'enceinte du Club qui accueille la compétition.

3.7. SECURITE : FREIN

Toutes les voitures doivent avoir un frein capable de maintenir la voiture immobile.

3.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE

Pendant toute la durée (essais et compétition) d'une course officielle (championnats de Promo, Open, Nationaux, Coupes) :

- Seuls les servos moteurs, le récepteur de télécommande et le contrôleur de vitesse peuvent être embarqués sur la voiture.
- Les servos moteurs installés à bord de la voiture ne peuvent être contrôlés que par le pilote au moyen de son émetteur exclusivement.
- L'utilisation de la marche arrière est interdite en compétition 1/8^e Electrique. **Elle doit être désactivée des fonctions de la radiocommande.**

3.9. EMETTEUR

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).

En qualification, le club peut proposer un système pour déposer les radios à la descente du podium, afin que les pilotes aillent au ramassage **sans passer par les stands**. Dans ce cas, le club doit prévoir un système protégé, afin que les émetteurs ne risquent pas d'être endommagés.

3.10. SPECIFICATIONS GENERALES

3.10.1. LES CATEGORIES

3.10.1.1. TT 1/8^e ELECTRIQUE

Les voitures engagées dans cette catégorie doivent répondre à toutes les spécifications générales.

Poids minimum : 3,200 kg, ce poids s'entend voiture en conditions de course (Accus et transpondeur installés).

4x4 et 4x2 Tout-terrain Electrique concourent dans la même catégorie (Classement séparé en fin de journée).

Si les 4x2 sont suffisamment nombreux, ils pourront également avoir une ou des séries séparées pour les essais et les qualifications. Idem pour les finales.

3.10.1.2. TRUGGY 1/8^e ELECTRIQUE

Moteur et Accus, règlement identique au TT 1/8^e Electrique.

Caractéristiques techniques (dimensions et poids), règlement libre. Les Truggy sont intégrés au Championnat de France, sous la forme d'un challenge national. Ils peuvent être intégrés également aux championnats régionaux.

3.10.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS

Les châssis en matériau composite sont autorisés.

3.10.2.1. LES MOTEURS

Ils sont de type électrique sans balais ni charbons (Brushless), sans limitation de puissance, avec ou sans capteurs.

3.10.2.2. LES ACCUMULATEURS

De type 2S, 3S et 4S, LIPO ou LIPO HV. Il est possible d'avoir un montage en 2x2S à la condition que les accus soient de capacité identique.

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

La voiture doit être également équipée de bavettes de protection en matériaux souples amortissant les chocs et/ou d'un bac à accumulateurs efficace.

L'installation doit être conforme au règlement pendant toute la durée de la compétition sous l'autorité du directeur de **course et du représentant fédéral**.

Pour des raisons de sécurité, les packs, dont la sortie s'effectue par fils, doivent avoir une section de fils pouvant supporter les courants forts.

La couleur de la gaine doit rendre l'identification aisée des pôles + et - (rouge et noir par exemple). Le connecteur doit être détrompé avec des contacts de qualité or ou argent.

Dans tous les cas, les liaisons entre accus et variateur doivent être amovibles (pas de packs soudés en direct sans connectique).

Il doit toujours être possible de débrancher rapidement l'accu en cas de problème.

La charge des accus doit impérativement être effectuée dans un sac de charge fermé (Safety Bag). Tout manquement à cette règle entrainera une pénalité pouvant aller de l'avertissement jusqu'à la disqualification en cas de récidive.

TT 1/8 Electrique

4. CHAMPIONNATS

Epreuves organisées

Depuis la colonne "Type de compétition" lire :

- A gauche : Les classes de pilotes autorisées pour cette compétition
- A droite : la classe de licence nécessaire

Pilote				Type de Compétition	Licence			
Non Expert	Ancien Expert	Expert *	Expert **		Autres	Ligue	N° Junior	National
non	oui	oui	oui	Championnat de France Elite TT 1/8 ^e Elec.	non	non	oui	oui
oui	oui	oui	non	Championnat de France National TT 1/8 ^e Elec.	non	non	oui	oui
oui	oui	oui	oui	Challenge National Truggy 1/8 ^e Elec.	non	oui	oui	oui
oui	oui	oui	oui	Challenge National TT 1/8 ^e Elec +40	non	oui	oui	oui
oui	non	non	non	Championnat de Ligue PROMO TT 1/8 ^e Electrique	non	oui	oui	oui
oui	oui	oui	oui	Championnat de Ligue OPEN TT 1/8 ^e Electrique	non	oui	oui	oui

4.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE :

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

- Période : de janvier à octobre inclus.
- Championnat de Ligue OPEN/PROMO (les pilotes OPEN et PROMO roulent séparément, sauf s'ils ne sont pas suffisamment nombreux pour remplir une série. Dans ce cas, les classements seront séparés en fin de journée.

Catégories : 4x4 et 4x2 Tout-terrain Electrique concourent dans la même catégorie (classements séparés en fin de journée).

Inscriptions : CF RG 3.

En cas de participation dans plusieurs catégories, les pilotes doivent exécuter leurs obligations vis à vis de l'organisation (Parc fermé, ramassage, etc.). Aucune dérogation ne sera accordée au pilote qui est inscrit dans les deux disciplines.

Classements : 1 classement OPEN et 1 classement PROMOTION par ligue.

4.2. CF ELITE, NATIONAL, CHALLENGE +40 ET TRUGGY

Les manches de championnat de France se déroulent sur **3 jours, la présence du vendredi n'est pas obligatoire.**

4 manches (de mars à octobre inclus).

Catégories : Championnat de France Elite TT 1/8^e 4x4

Catégorie : Championnat de France National TT 1/8^e 4x4 et 4x2.

Catégories : Challenge national 1/8^e Truggy.

Catégories : Challenge national des +40

Licences : Voir tableau ci-dessus.

Inscription : Sauf indications spécifiques données par l'organisateur, les inscriptions se font uniquement en Ligne sur le site de la fédération <http://ffvrcweb.fr/inscription/> (Paiement en ligne ou par chèque possible).

11 séries maximum seront autorisées. 15 pilotes par série pourront être acceptés si **la sécurité, les conditions de course le jour**

de la compétition, la taille de la piste et du podium le permettent. **Autorisation Le représentant fédéral.**

En Championnat de France ELITE : Priorité aux pilotes classés sur l'année N-1, aux pilotes Expert (2 **, puis 1*) et aux Anciens Experts

4.3. COUPE DE FRANCE / COUPE DES LIGUES :

La Coupe de France et la Coupe des Ligues se déroulent sur 2 jours et demi. (Le même week-end)

Catégories : TT 1/8^e Buggy 4x4 et 4x2, Truggy, +40.

Si les 4x2 sont suffisamment nombreux, ils pourront également avoir une ou des séries séparées. Idem pour les finales. A défaut les 4x2 rouleront avec les 4x4.

Sélection : 100% des Championnats de Ligue OPEN ou PROMO.

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

Les vainqueurs de la Coupe de France de l'année précédente sont sélectionnés d'office aux Coupes de l'année N.

Inscription : Sauf indications spécifiques données par l'organisateur, les inscriptions se font en Ligne, uniquement sur le site de la fédération <http://ffvrcweb.fr/inscription/> (Paiement en ligne ou par chèque possible).

Règlement de course, nombre de pilotes et timing identique au Championnat de France.

5. CIRCUITS-INFRASTRUCTURES

5.1. LES CIRCUITS TT 1/8^{EME}

Identiques aux pistes TT 1/8^e Thermique (CF §2 du règlement TT 1/8^e).

Les pistes aux revêtements synthétiques sont autorisées, notamment en indoor, à conditions qu'elles respectent la philosophie de la discipline (herbe synthétique, bois, moquettes, pavés, etc., revêtements non cassants).

5.2. INFRASTRUCTURES

En Championnat de Ligue, Championnat de France ou Coupe de France, le club organisateur doit fournir le 220V dans les stands pour la charge des accus des participants.

Préconisation : 2 lignes 16A séparées du reste de l'installation électrique du club.

Le club doit également disposer **de façon visible et accessible rapidement** dans les stands d'un extincteur pour feux électriques.

5.3. COMPTAGE

Toutes les compétitions doivent se dérouler avec un comptage électronique détectant les transpondeurs personnels implantés sur chaque voiture.

Matériel de Chronométrage : Cf : RG 4.4.

En courses nationales, prévoir une source autonome d'alimentation 220 volts (onduleur) pour le système de comptage et les ordinateurs de gestion.

6. DEROULEMENT DES COURSES

6.1. MANCHES NATIONALES

6.1.1. GENERALITES

Championnat de France Elite, National, Challenge +40 et Challenge National Truggy :4 manches de **3 jours.**

Coupe de France / Coupe des Ligues : 1 manche sur **3 jours.**

Vendredi : essais libres,

Samedi : essais chronométrés (Reseeding), qualifications et Last Chance.

Dimanche : Essais libre de finale A (7 minutes) et les finales.

Pour éviter les manches avec moins de 5 pilotes, le directeur de course peut décider d'augmenter le nombre de pilote par finale (13, 14 ou 15 pilotes en fonction de la capacité des infrastructures, **Sur**

TT 1/8 Electrique

Autorisation donnée par le directeur de course et/ou le représentant fédéral.

Les séries sont composées au minimum de 12 voitures.

- 3 manches de qualification minimum (1)
- Finales : 3 manches minimum (1)
- Durée d'une manche de finales : 10 minutes.
- Le timing est établi par les clubs organisateurs (sous contrôle du responsable fédéral), celui-ci tenant compte d'un timing type et des inscriptions publiées en ligne sur le site Web de la Fédération. Ce timing est publié au plus tard huit jours avant l'épreuve.

(1) Le nombre de manches est à ajuster afin d'optimiser le temps de roulage.

Exemple de Timing :

Vendredi : 9h00 à 18h00 Essais libres.

Samedi :

- **7h30 : essais libres pour les absents de la veille uniquement, si possible : à partir de 7h00 (doit être affiché sur le timing).**
- 8h00 : début essais (contrôlés et chronométrés),
- 12 h 45 maximum : Briefing des pilotes et mécaniciens,
- Constitution de la commission des pilotes Cf : RG 4.4
- 13h00 maximum : début des qualifications.
- 18h30 : Fin des qualifications et de la "Last Chance"

Dimanche :

- 08h00 : Départ des finales
- 17h30 : Remise des prix (au plus tard)

6.1.2. DEROULEMENT DES COURSES

6.1.2.1. LE TIMING

Le timing prévisionnel de la course doit être affiché dès le matin et peut être ajusté fonction des aléas de courses et en conservant pour objectif une heure de fin au plus tard à 17h30 le dimanche.

6.1.2.2. LES ESSAIS

Les essais se font à partir du vendredi.

Le club pourra proposer à sa convenance un horaire d'ouverture de piste compris entre 8 heures et 13 heures. L'organisation de ces essais est laissée à l'appréciation du club.

Les essais du samedi sont sur 2 manches. Ces deux manches serviront pour éditor les manches de qualification (Reseeding).

6.1.2.3. CONTROLE TECHNIQUE

Avant la manche d'essais chronométrée toutes les voitures doivent être contrôlées **et être en conformité avec le §3**

Le Marquage du châssis est obligatoire.

Toutes les voitures, doivent passer par le contrôle technique avant le départ **de chaque manche de qualification ou de finale.**

Un contrôle de tension sera effectué avant chaque manche d'essais contrôlés, de qualifications et de finales : Lipo 4S=16.80 V maximum et Lipo HV 4S = 17.40 V maximum. Si le voltage est supérieur à la limite autorisée, le pilote sera autorisé à prendre le départ après avoir déchargé son accu pour repasser sous la limite autorisée.

Si la voiture n'est pas conforme, elle ne pourra pas être autorisée à prendre le départ de la manche **de qualification ou de la finale** concernée.

6.1.2.4. LES QUALIFICATIONS

3 manches de qualification minimum de 5 à 7 minutes maximum. Le nombre de manches de qualification devra être annoncé au briefing par le directeur de course et affiché au timing de la course.

6.1.2.5. PROCEDURE DE DEPART

Départ lancé de type TT 1/8

La piste est ouverte sous les ordres du directeur de course pour une période d'essais libres d'au moins deux minutes. Puis est

annoncé--**DEPART DANS DEUX MINUTES (facultatif selon le logiciel) puis DEPART DANS UNE (1) MINUTE**, puis « DEPART TRENTE (30) SECONDES », puis « DEPART DIX (10) SECONDES ». Cette dernière annonce faite, le départ est donné (au signal sonore) Le chronométrage (départs décalés) est lancé quel que soit la position des voitures sur la piste.

Il appartient aux pilotes de gérer leur position en fonction du temps restant par rapport au déclenchement du chronomètre.

En essais, qualifications, pré-finales et finales, les voitures ne peuvent pas stationner, ni ralentir ostensiblement avant la boucle de comptage pour attendre le départ de la course, ni couper la piste pour quelle que raison que ce soient avant tout départ, sous peine de se voir pénalisées d'un stop and go simple à effectuer immédiatement après le départ (de la qualification, pour les essais et qualifications, des pré-finales et finales pour les pré-finales et finales) (Cf : RG 8.3).

Si le timing ne permet pas ces deux minutes de tour de chauffe, un tour de formation minimal devra être respecté. **Aucune voiture n'est autorisée à couper la piste. En cas de non-respect, un stop et go simple sera prononcé par le directeur de course et/ou l'arbitre fédéral pendant la manche de qualification.**

Aucun report en qualifications ne pourra être demandé par les pilotes.

Fin de course :

Les voitures qui ne sont pas en piste au signal sonore indiquant la fin du temps réglementaire ne peuvent pas repartir. Elles sont quand même classées en fonction du nombre de tours effectués pendant la course et créditées du temps réel.

Classement :

Le classement des qualifications est établi aux points par addition des manches suivant le règlement FFVRC TT 1/10ème électrique. Le nombre de manches prise en compte pour le classement général des qualifications est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de qualification courues).

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

Si l'égalité demeure, la meilleure seconde place l'emporte. En cas de nouvelle égalité. Le meilleur résultat tours et temps de la meilleure place parmi les X retenues l'emporte.

Finales de la dernière chance "Last Chance" :

Une manche de Finale de type "Last Chance" de 7 minutes maximum sera courue pour l'ensemble des pilotes classés après les qualifications en commençant par la dernière Finale.

Le premier de chaque Finale remonte dans la Finale supérieure et pourra la courir.

La manche de Finale de type "Last Chance" ne compte pas pour le classement général de la course et devra se courir le Samedi après les manches de Qualification. Elle devra être affichée au Timing de la course.

Les finales :

Les finales se déroulent en 3 manches minimum, sur une durée de 10 minutes chacune. Le nombre de manches de Finales pourra être ajusté avant le début de la course par l'organisation.

Départs des finales (aux choix du club organisateur), dans la conformité du RG.

Procédure de départ des finales :

Un tour de chauffe, les voitures font un passage sur la boucle de comptage, puis **mise** en grille. **Interdiction de couper la piste dans ce tour de chauffe, sauf demande du directeur de course.**

Commence alors le décompte de 10 secondes **sous contrôle/annonce du directeur de course**. Le starter baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3

TT 1/8 Electrique

secondes. Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau. Le départ se fait au signal sonore. Le starter lève son drapeau et contrôle le départ. Le type de départ (épi ou F1) est une décision du Directeur de course et est précisé au cours du briefing. La distance minimum entre les voitures est de 4 mètres.

Si en finale, un pilote demande une interruption dans la procédure de départ **et avant le décompte des dix secondes**, le délai alloué sera de trois minutes. **Les autres voitures se positionneront dans la zone de ravitaillement sans qu'aucune intervention ne soit faite sur la voiture, à l'exception de couper l'alimentation électrique.** A l'issue du report, les voitures se mettront directement en grille, **en sortant lentement dans le sens de circulation de la zone de ravitaillement.** Le pilote ayant demandé le report partira en dernière position. Un seul report est possible par finale.

Classements après les finales :

Les finalistes sont classés dans l'ordre d'arrivée de la finale. Les voitures qui ne sont pas en piste au signal sonore indiquant la fin du temps réglementaire ne peuvent pas repartir. Elles sont quand même classées en fonction du nombre de tours effectués pendant la course et créditées du temps réel.

Pour toutes les épreuves, le classement est obtenu par addition de points correspondant aux places. Les points attribués de la manière suivante :

- Place de 1^{er} : 1 point
- Place de 2^{ème} : 2 points
- Etc.

Le classement définitif de la course est obtenu par addition des résultats des X meilleures manches de finales retenues. (Selon le nombre de finales courues).

Le nombre de manches prises en compte pour le classement général final est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de Finales courues).

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

Si l'égalité demeure, la meilleure seconde place l'emporte. En cas de nouvelle égalité, le meilleur résultat tours et temps de la meilleure place parmi les X retenues l'emporte.

Le premier de la finale B est au classement général après le dernier de la finale A et ainsi de suite.

Pole position :

Pour le CF Elite, CF National, +40, Truggy : les pôles men seront crédités de 20 points supplémentaires par CF au classement annuel

Ramassage des voitures :

Dans tous les Championnats, les ramasseurs sont les pilotes de la série qui précède (N séries, la série N ramasse la A, puis A ramasse B, ainsi de suite).

En cas d'absence et/ou de remplacement **motivé**, le pilote concerné se doit d'avertir le directeur de course, qui valide ou non le motif. Si la demande est recevable, le club organisateur devra alors palier à l'absence de ramasseur, sinon le pilote devra prévoir un ramasseur en remplacement.

En cas de série incomplète et dans l'éventualité où des postes de ramassage seraient par conséquent inoccupés, le club organisateur devra pourvoir au ramassage.

L'organisateur doit rappeler la présence obligatoire de tous les ramasseurs 30 secondes avant tous les départs. L'absence au poste de ramassage à 30 secondes est sanctionnée par le règlement général. Le ramasseur doit rester à son poste jusqu'à son remplacement par le pilote devant lui succéder.

Préconisation : Faire en sorte qu'en cas de course mixte (championnat de Ligue), le temps de ramassage des pilotes Brushless n'excède 1,5 fois leur temps de roulage. S'il y a plusieurs séries Brushless, ceux-ci se ramassent entre eux.

Arrêt/Neutralisation/Annulation de course :

Seul le directeur de course décide de l'arrêt, de la neutralisation, de l'interruption ou de l'annulation d'une manche (qualifications ou finales) ou de la course après avoir pris l'avis de l'arbitre fédéral et du jury. Si elle existe, il peut prendre l'avis de la commission des pilotes (avis consultatif).

Et dans le cas où la compétition ne peut aller à son terme le classement général est établi en tenant comptes de toutes les manches (qualifications ou finales) ayant pu être couru avant l'interruption de la course.

6.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN/PROMO

Les inscriptions, accompagnées du règlement des droits d'inscriptions doivent être adressées au Club organisateur suivant les règles en vigueur CF RG 3.

Les inscriptions sur place ne sont pas acceptées.

Le nombre d'inscriptions maximum en championnat de ligue Open/Promo pour une manche toutes disciplines, toutes catégories et championnats confondus est de 84 pilotes maximums, si les séries qualificatives tournent à 12, **sauf sur demande du club à la ligue et accord du président de ligue.**

Les séries et finales peuvent être composées par multiple de 12 pilotes, ou plus si les infrastructures existantes le permettent.

En cas de participation dans plusieurs catégories, les pilotes doivent exécuter leurs obligations vis à vis de l'organisation (Parc fermé, ramassage, etc.). Aucune dérogation ne sera accordée au pilote qui est inscrit dans les deux disciplines.

Le timing :

Le timing prévisionnel de course doit être affiché dès le matin et peut être ajusté fonction des aléas de courses et en conservant pour objectif une heure de fin au plus tard à 18h00.

Essais :

La durée des essais est déterminée par l'organisateur.

Les qualifications :

Identique aux championnats de France et coupe de France

Le classement en manche de qualification se fait sur :

Le nombre de manches prises en compte pour le classement général final est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de Finales courues).

En cas d'égalité de points, les règles de départage sont les mêmes que pour le championnat de France.

Les finales :

A l'issue des qualifications, les 12 premiers pilotes sont affectés à la finale A, les 12 suivants à la finale B, etc...

Les finales se déroulent en 3 manches minimum, sur une durée de 10 minutes chacune. Le nombre de manches de Finales, pourra être ajusté avant le début de la course par l'organisation en fonction du nombre de pilotes inscrits à la course.

Pour éviter les manches avec moins de 5 pilotes, le directeur de course peut décider d'augmenter le nombre de pilote par finale (13, 14 ou 15 pilotes en fonction de la capacité des infrastructures)

Les finalistes sont classés dans l'ordre d'arrivée de la finale.

Les voitures qui ne sont pas en piste au signal sonore indiquant la fin du temps réglementaire ne peuvent pas repartir. Elles sont quand même classées en fonction du nombre de tours effectués pendant la course et créditées du temps réel.

Pour toutes les épreuves, le classement est obtenu par addition de points correspondant aux places. Les points attribués de la manière suivante :

- Place de 1^{er} : 1 point
- Place de 2^{ème} : 2 points
- Etc.
- Place de 10^{ème} : 10 points
- Place de 11^{ème} : 11 points
- Place de 12^{ème} : 10 points

Un pilote qui ne part pas ou qui serait pénalisé marquera 12 points.

Le classement à l'issue de la course :

Classement de la course en Championnat de Ligue :

TT 1/8 Electrique

Le nombre de manches prises en compte pour le classement général final est égal à N-1 (ou N est égal au nombre de manches de Finales courses).

En cas d'égalité de points, les règles de départage sont les mêmes que pour le championnat de France.

7. CLASSEMENTS

7.1. CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

A l'issue de la saison, sont prises en compte les N manches de championnat de France

En cas d'égalité, les pilotes sont départagés par leurs meilleures manches parmi celles retenues pour le calcul des points.

Si l'égalité persiste, le nombre de pôles position sera comptabilisé.

7.2. CLASSEMENT CHAMPIONNAT DE LIGUE

Cf : RG 5.

7.3. SELECTIONS CHAMPIONNAT D'EUROPE

Les sélections au CE se feront sur le classement **des valeurs** de l'année N-1.

Les 3 premiers du Championnat National de l'année N-1 sont également invités en équipe de France.

8. CALENDRIER NATIONAL/INTERNATIONAL

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

EPREUVES	DATES	LIEU	SELECTION
Championnat d'Europe	6-7-8 juin 2025	Valladolid (Espagne)	OUI
Championnat du monde	26-30 aout 2025	Barcelos (Portugal)	OUI
CHAMPIONNATS DE FRANCE			
Manche 1	28-29-30 mars 2025	PERTUIS - MBCP – 296/PACA	NON
Manche 2	09-10-11 mai	NOEUX LES MINES – CARCA JPS – 466/HdF	NON
Manche 3	13-14-15 juin	MONTLIMAR - RMCM 846/AURA	NON
Manche 4	10-11-12 octobre 2025	VIERZON – MARCV – 147/CVDL	NON
COUPE DE FRANCE / COUPE DES LIGUES			
Coupe de France/ Coupe des Ligues	25-26-27 juillet 2025	MONTBONNOT – RACG – 70/AURA	OUI