



## REGLEMENT TOUT TERRAIN - CHALLENGE 1/8<sup>EME</sup> TT ELECTRIQUE

### 1. LE CLUB

Compte-tenu des infrastructures actuellement présentes dans les Clubs de la ligue 04, **le club organisateur d'une manche du challenge TT 1/8<sup>eme</sup> Electrique n'a pas obligation de fournir le 220V** pour la charge d'accus « Lipo ».

Par conséquent, même si certains clubs sont équipés en 220V dans les stands, **les pilotes doivent être autonomes pour la charge de leurs accus (batterie 12V).**

Dans le cas où le 220V est présent dans les stands, le club organisateur devra indiquer si l'installation existante permet son utilisation pour la charge des accus.

**Le club devra également disposer dans les stands d'un extincteur pour feux électriques notamment.**

### 2. SPECIFICATIONS GENERALES DU BUGGY :

- **Les catégories :**
  - **Une seule catégorie**, 4x4 et 4x2 Tout Terrain Electrique
- **Les caractéristiques techniques :**
  - La réglementation pour les caractéristiques techniques des buggys sera identique à celles FVRC du buggy TT 1/8<sup>eme</sup> Thermique à l'exception des particularités propres au TT 1/8<sup>eme</sup> électrique définies ci-dessous:
    - Le poids minimum avec la puce personnelle sera identique au TT 1/8<sup>eme</sup> thermique soit 3.200 Kg en 4x4 et 2.500 Kg en 4x2.
    - **La dimension des roues** sera conforme au règlement TT 1/8<sup>e</sup> thermique (AUTO R/C FRANCE 2010).
    - Le châssis « graphite » est autorisé.
    - Aucune partie du châssis ou accessoires ne doivent dépasser la largeur des roues avant et arrière.
    - **La carrosserie** : les buggys doivent être équipés d'une carrosserie. Toutes les carrosseries sont autorisées à l'exception des carrosseries « FORMULE » et « SPORT PROTOTYPE ». Seuls les emplacements prévus à effet de refroidissement, à proximité du moteur ou du variateur, peuvent être découpés (orifices de 10 mm maximum dans une zone de 30 mm x 30 mm).
    - **L'aileron** sera conforme au règlement TT 1/8<sup>e</sup> thermique (AUTO R/C FRANCE 2010)
- **Les moteurs :**
  - **Ils seront de type Brushless, électrique, sans balais ni charbons**, avec ou sans capteurs. **Aucune limitation de puissance.**
  - Le moteur doit être démontable, les roulements sont autorisés.
- **Les accus :**
  - **De type 4S soit 14,8 volts théoriques préconisés en vue d'un règlement FVRC 2011.** Il est possible aussi d'avoir un montage 2x2S à la condition que les accus soient de capacité identique.
  - **Les accus, de type coqués (Hard Case) ou non coqués seront placés dans un support rigide. L'usage d'accus coqués n'est pas obligatoire en 2010.** Le support rigide devra protéger des chocs et du risque de perte de ou des accus. Le buggy devra être également équipé de bavettes de protection en matériaux souples amortissant les chocs.
  - **La conformité de l'installation** sera soumise à tout moment à l'approbation du Directeur de course.
  - Pour des raisons de sécurité, les packs, dont la sortie s'effectue par fils, devront avoir une section susceptible 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 tout 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**
- **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 4.2v par cellule (soit 16.8v pour un 4S). Il pourra être mesuré et sanctionné au départ de chaque qualification, sous finales et finale par les organisateurs.
- **La carrosserie :**
  - les buggys doivent être équipés d'une carrosserie aux caractéristiques identiques à celles de la catégorie 1/8<sup>e</sup> Tout Terrain Thermique.
  - Seuls les emplacements prévus à effet de refroidissement à proximité du moteur ou du variateur peuvent être découpés.
- **La radio-commande :**
  - L'électronique embarquée à bord du buggy ne peut être contrôlée que par le pilote au moyen de son émetteur (2 voies).

### 3. DEROULEMENT DES COURSES

- **Les inscriptions :**
  - Compte-tenu de l'intégration du **Challenge 1/8<sup>ème</sup> TT Electrique** lors des courses de Championnat de Ligue Tout-terrain 1/8<sup>ème</sup> thermique Promo, Open, Open/Promo, **les inscriptions seront limitées à 80 pilotes** au total (électrique et thermique) et la priorité sera donnée au thermique (Championnat de Ligue FVRC oblige).
  - **Licences FVRC** obligatoire «DECOUVERTE» ou «LIGUE» ou «NATIONALE».
  - **Les droits d'inscriptions** pour participer à ce Challenge 1/8<sup>ème</sup> TT Electrique sont fixés à 8€ ;
  - Il est autorisé, pour un même pilote, de participer le même jour et au même endroit à deux compétitions de catégorie différente (thermique et électrique) pour la somme de 20€.
  - Le pilote roulant dans 2 catégories, au même titre que les autres, devra exécuter ses obligations vis à vis de l'organisation (Parc fermé, ramassage, etc...). Aucune dérogation, quelle que soit la raison (ramassage, mise au point, etc..etc.. ) ne sera accordée au pilote qui se sera inscrit dans les deux catégories.
  - Les inscriptions, accompagnées du règlement du ou des droit(s) d'inscription(s) doivent être adressées au Club organisateur **au moins 2 jours avant la date du Challenge.**
  - **Les inscriptions sur place** ne seront pas acceptées.
- **Le timing :**
  - Le timing prévisionnel de course devra être affiché dès le matin et pourra être ajusté en fonction des aléas dans le déroulement de la course en favorisant toujours le Championnat de LIGUE TT 1/8<sup>e</sup> thermique officiel FVRC et en conservant pour objectif 18h30 au plus tard comme heure de fin de course (réduction de la durée ou du nombre de manches l'après-midi pour la catégorie électrique, organisation possible des manches électriques le midi pendant la pause déjeuner, etc...). Le chèque de caution du Club organisateur déposé à la LIGUE pourra être encaissé en cas de débordement dans l'organisation de la journée de championnat et/ou du challenge.
- **La gestion de course :**
  - La gestion du Challenge 1/8<sup>ème</sup> TT Electrique s'effectuera via la création dans le logiciel WINARC d'une zone de course spécifique sur la base soit :
    - 1 - sur la base du règlement TT FVRC 1/10<sup>ème</sup> électrique ou
    - 2 - sur la base du règlement TT 1/8<sup>e</sup> thermique
afin de gérer le règlement dédié au Challenge.
- **Les qualifications:**
  - **3 manches de qualification de 5 minutes en départ lancé**, comme en TT 1/8<sup>ème</sup> thermique.
  - Les classements des qualifications seront établis au points sur le même principe qu'en TT 1/8<sup>ème</sup> thermique, c'est-à-dire l'addition des 2 meilleures manches par pilote ( si 3 manches de qualifications courues ).
- **Les finales :**

**Sur la base du règlement TT FVRC 1/10<sup>e</sup> électrique**

  - A l'issue des qualifications, **les 10 premiers pilotes seront affectés à la finale A**, les 10 suivants à la finale B, etc... conformément au règlement TT 1/10<sup>ème</sup> électrique FVRC.

- **Les finales se dérouleront en 2 ou 3 manches, sur une durée de 10 à 12 minutes chacune**, à l'appréciation des organisateurs (la durée et le nombre de manches seront à définir dès le briefing du matin, ces éléments pouvant être modifiés fonction du déroulement des autres manches thermique de la journée (priorité aux manches officielles FVRC du championnat, afin de respecter le timing global).

**Sur la base du règlement TT FVRC 1/ 8<sup>e</sup> thermique**

- Affectation dans les différentes remontées (2 demi-finales et 1 finale de 12 minutes)

**Quelle que soit la base de règlement retenue :**

- Il est préconisé **d'interdire les reports de 10 minutes en demi-finales thermique et électrique** (par décision des organisateurs dès le briefing) afin de faciliter le bon déroulement du planning et le respect du timing.
- **Les départs des finales** s'effectueront, après un passage sous la boucle de comptage pour en vérifier son fonctionnement, à 90° par rapport à la bordure de la ligne de départ (c'est-à-dire les deux roues arrière collées à la bordure comme en thermique).

**- Les Classements de la journée pour le CHALLENGE:**

**Sur la base du règlement TT FVRC 1/10<sup>e</sup> électrique**

- **Les pilotes seront classés sur l'addition des n-1 meilleures manches, avec n le nombre de manches courues (addition des 2 meilleures manches pour 3 manches courues par exemple).** Conformément au règlement FVRC, le vainqueur sera obligatoirement issu de la finale A (le meilleur pilote de la finale B ne pouvant être, dans le meilleur des cas, classé 11<sup>ème</sup>).

**Sur la base du règlement TT FVRC 1/ 8<sup>e</sup> thermique**

- **un classement général** sera effectué selon des règles identiques en tous points au règlement FVRC TT 1/8<sup>ème</sup> Thermique.

**4. CLASSEMENT POUR L'ANNEE 2010 DU CHALLENGE 1/8<sup>EME</sup> TT ELECTRIQUE:**

- Chaque manche courue fera l'objet **d'un rapport de clôture envoyé à Frédéric DUBOIS (responsable des classements TT 1/8<sup>ème</sup> Ligue 04).**
- **Un classement par points** sera établi à chaque manche selon le modèle 1/8<sup>ème</sup> TT thermique.
- A la fin de la saison, **un classement général définitif** sera effectué selon des règles identiques en tous points au règlement FVRC TT 1/8<sup>ème</sup> Thermique ( total des points des meilleures manches et nombre de manches prise en compte/nbre de manches courues, etc...).

**INFORMATIONS consultables sur le site web de la R.O.A.R.**

Le ROAR a actualisé ses règlements en intégrant le 1/8th Electric

[http://www.roarracing.com/downloads/2009\\_ROAR\\_Rule\\_Book.pdf](http://www.roarracing.com/downloads/2009_ROAR_Rule_Book.pdf)

Il est possible de trouver les informations techniques (page 61).

Les accumulateurs LiPo homologués sont en boîtiers rigides y compris pour les 14.8v 4S (voir page 32 du "ROAR Rules Book")

**8.3.2.2**

*Li-Poly battery packs must have a **hard, protective case** that surrounds the cell(s) in the racing application. A factory encased hard shell pack is mandated for race durability reasons that stem from the vulnerability of Lipo cells to physical damage. Any physical distortion, denting or puncture to the cells will cause either an immediate or long term safety risk. A hard cased pack reduces this risk significantly by protecting*