

F.B.A.

Règlement

section 1/10 piste electro

2011

Les participants acceptent ce règlement ainsi que le règlement interne FBA.

Version valable à partir du 1 mars 2011.

**Président de la section
Krist Bultynck
E-OnRoad@fba-rc.be**

A. CATEGORIE

A1: DTM Superstock: moteur comme en B13, 4 roues indépendantes, sans boîte de vitesse, ni slípper.

A2: DTM Efra: moteur bobínage libre ou moteur brushless règlement EFRA, 4 roues indépendantes, sans boîte de vitesse, ni slípper.

*A4: DTM Stock : moteur comme en B13, 4 roues indépendantes, sans boîte de vitesse, ni slípper.
A4 est une classe promo qui n'est pas reconnu comme Championnat de Belgique mais roulant entre les règlements d'intern. Il y a seulement un classement pour la classe A4.*

B. SPECIFICATIONS TECHNIQUES

B1

Voitures électriques échelle 1/10 types on - road (190 mm) pour les classes A1, A2 et A4.

B2

CARROSSERIES

Peinte de façon réaliste (fenêtres transparentes)

Aucun autre orifice est autorisé que ceux servant pour monter la carrosserie, passer l'antenne ou monter la puce.

A1 + A2: D'après le règlement EFRA. Carrosserie doit avoir un numéro au pare-brise et à chaque côté.

A4 : Carrosserie est libre, prévu d' un numéro au pare-brise et à chaque côté.

B3

Les voitures ne peuvent en aucun cas rouler sans carrosserie, causer des dommages ou blesser quelqu'un par des bouts tranchants.

B4

DIMENSIONS

B4.1. Longueur & largeur voiture :

A1 + A2: 265 x 190 mm (sans body)

A4 : 265 x 190 mm (sans body)

B4.2. Poids

A1: 1350gr (avec PT)

A2: 1350gr (avec PT)

A4: libre

B4.3. Aileron

A1 + A2: Largeur: 190 mm max.

Side dams : 40 x 25mm max.

A4: Largeur: ne peut pas augmenter le largeur de la carrosserie

B5

JANTES ET PNEUS

A1+A2:

Les pneus doivent être du couleur noire

Tyre caps sont interdits.

La surface ne peut pas être travaillée.

Pour la saison 2011 seule le set de pneus 'Ready to Race' du fabricant stipulé est autorisé pour toutes les catégories:

Combinaison pré-collées: Sorex Glued **32R (XG-32RY) avec insert jaune**

Fabricant: Schumacher.

Dans la classe A1 on peut utiliser au maximum 4 pneus par course.

Dans la classe A2, maximum 8 pneus pré monté peuvent être utilisé par course.

Pour le contrôle, les pneus seront marqués au cours du contrôle technique avant départ de la première qualification.

Les pilotes doivent eux-mêmes présenter leurs pneus au contrôle.

Les pilotes doivent présenter leur voiture **avant** la première qualification avec 4 pneus pré montés pour la classe A1 et pour la classe A2 avec 8 pneus pré montés.

Par temps de pluie, c'est le directeur de la course qui décide à quel moment on peut utiliser des pneus de pluie.

Pneus autorisés : Pítshimitzu PS-0400 Tíre belted 24 mm, jante et mousse sont libre de choix. Ces pneus ne font pas parti du set des 4/8 pneus pré montés.

A4:

Dans la classe A4 seulement des pneus en caoutchouc sont autorisés, marque est libre.

Par soupçon de fraude, chaque pilote ou le directeur de course peut demander à l'organisateur de la course, de découper en morceaux les 4 pneus d'un autre pilote afin de contrôler ces pneus.

Le coût de cette mesure est établie à 50 €, à payer au préalable par la personne qui exige le contrôle.

Dans le cas où il n'y a pas de fraude constatée, les 50 € reviennent au pilote contrôlé pour l'achat d'un nouveau set de pneus pré montés.

En cas de fraude constatée, les 50€ reviennent au plaignant et le pilote fraudeur est disqualifié pour le reste de la saison 2010.

Le pilote fraudeur sera aussi disqualifié s'il est constaté qu'on roule durant la course avec un set de pneus non marqué.

Le fraudeur sera également disqualifié, s'il est constaté qu'il participe à la course avec des sets de pneus non marqués.

B6

CHASSIS

Le châssis ne peut plus être changé qu'après une casse irréparable et ceci à partir de la première qualification.

Axes, écrous, jantes, etc. ne peuvent en aucun cas dépasser le pneu de plus de 1.5mm.

Pour la classe A1, nous suivrons le règlement d'EFRA et un châssis de pluie est autorisé.

Pour la classe A2, nous suivrons le règlement d'EFRA et un châssis de pluie est autorisé.

Le châssis pour la pluie doit être marqué avant le départ du premier qualification même s'il n'y a pas de pluie à cet instant.

Pour la classe A4, un châssis de pluie n'est pas autorisé.

B7

TRAITEMENT DE PNEUS

Seul un produit complètement inodore est autorisé. (voir le règlement EFRA)

Seul les produits du règlement EFRA sont autorisés comme produits de gressage.

Tout autre produit ou produit dévié sont interdits et mènent à la disqualification.

Disqualification de la série en cas d'utilisation d'un autre produit et de la manche en cas de récidive.

B8

ANTENNE

L'utilisation d'une antenne rigide est interdite.

B9

VARIATEUR

Le choix du variateur est libre, mais ne peut interférer avec le système de comptage.

Toutes aides électroniques de conduite (comme anti-dérapiage) sont interdites.

B10

Tous les changements à la voiture sont permis pour autant qu'ils restent dans les normes, à l'exception du châssis

B11

TRANSPONDER - PUCE

Le transpondeur doit être monté d'une façon que le comptage normal et sans heurts peut fonctionner.

Pendant quelques courses, l'utilisation d'un transpondeur personnel est autorisé si le système de comptage est prévu pour. Tous les participants sont responsable pour la fonction de leur transponder personnel.

B12

PARE - CHOCS

Si un pare - choc est mis sur la voiture, il doit être dans un matière ne pouvant pas causer de blessure et d'une épaisseur de minimum 2.5mm avec les bords arrondis.

B13

MOTEURS

- Diamètre max: 36mm.
- Longueur max: 50mm. Buselures, roulements et axes exclus.
- Pas d'aimants Somarium Cobalt
- Pour la définition du moteur modifié se fier aux listes EFRA ou FBA
- A1 Supercar : moteur 19 tours avec avance fixe 24°.

Les moteurs doit être de la marque : Orion 19T Element (toutes les versions sont autorisés) et Peak 19T Dynasty (toutes les versions sont autorisés).

Armature de la même marque que le cage.

Armature doit être marquée par le fabricant avec une plaquette mentionnant le bobinage.

Admettre seulement les marques qui ont un bobinage 19awg.

Le rotor doit être massif, pas de rotor dédoublé.

Sur tous les moteurs l'étiquette d'origine doit être présent.

Brushless LRP Eraser(50360) /Nosram Dragon (90520) 10.5 T ; sur tous les moteurs, l'étiquette d'origine doit être présent. Autres versions ou déviantes des ces moteurs préétablies sont à tout moments interdit et mèneront à la disqualification de tout le championnat.

L'adaption à partir du 1 avril 2008 (complémentaire) : Brushless LRP

Vector X11 "Stock Spec" 10.5 Turns (50830)/Nosram Storm Evolution "Spec Racing" 10.5 Turns (91830) seront ajouter à partir du 1 avril 2008 chez les moteurs admis pour la saison 2008 dans le A1. Cette version de moteur doit rester dans son état d'origine (valable jusqu'au fin du saison 2010).

A partir du 1 mars 2010: Speedpassion 3.0 (SP138105V3) 10.5 motor avec rotor original.

Sur les moteurs l'étiquette d'origine doit être présent.

- A2 Efra: pour les brushed le bobinage est libre, les brushless sont admis est ont suit les reglement EFRA. Rotor et extérieure de moteur doivent être du même fabricant.
- A4 Stock : motor brushless 17.5 - marque libre ou 23 turns Tamiya - #53696 (bleu) et/ou #53697 (rouge)

B14

ACCU'S

Pour toutes les catégories, seulement des batteries hardcase lipo/Life sont autorisé. A partir du 01 février 2011, il y aura une nouvelle liste EFRA, seulement des Lipo/Life sur la liste sont autorisé dans les catégories A1 et A2. Les accus ne peuvent pas être changé durant la course.

Sur le caisson de batteries l'étiquette original doit être présent. Des packs sans le collant original ne sont pas autorisé. Le qualif ou la finale qui sont rouler avec un pack sans collant ne vont pas être compter.

Pour la classe A4, toutes les packs 2S lipo sont autorisé sur 7.4V. Pas de limite et marque libre.

B15

On ne peut remplacer ni la voiture, ni le pilote pendant une course du CB.

Dans les catégories A1 et A2 il y a la possibilité de rouler avec une voiture de pluie.

B16

EMETTEUR

Un émetteur SPECTRUM est autorisé

C. SPECIFICATIONS CIRCUIT

C1

Pour les conditions générales voir le règlement général.

C2

Circuit

Seulement des circuits situés dans le BENELUX. Uniquement sur circuits permanents a revêtement asphaltier.

Par manque de circuits et de clubs, l'emploi d'un parking baliser est autorise.

Aussi les courses en salles sont autorisées sur un revêtement plat ou sur tapis, avec un longueur au minimum de 100 m et au moins un virage à gauche et un virage à droite. Vu l'absence d'assez de circuits permanent en salle, on peut faire usage d'autres salles ou facilités à d'autres fins.

C3

Dimensions : voir règlement 1/8 IC on road.

C4

Le point le plus éloigné du circuit ne peut pas dépasser les 50 mètres à partir du podium.

C5

La ligne de départ et de l'arrivée au travers de la piste doit être bien visible.

C6

La ligne de départ est au moins à 5m du début du premier virage. Une légère déviation peut être autoriser.

C7

Les boxes de départ pour les finales seront peints dans la ligne droite, ils seront distincts entre eux de 2 mètres.

D. DEROULEMENT ET PROCEDURES DES EPREUVES

D1

Nombre de manches, courses flottantes, lieux, dates de réserves et modalités d'inscription sont à déterminer lors de la réunion de section préparatoire.

Le chema suivant sera utilisé :

• 8 manches = 3 schraps

• 7 manches = 2 schraps

• 6 manches = 2 schraps

• 5 manches = 1 schrap

• 4 manches = 1 schrap

D2

Premier départ vers 10h00, rentrer les émetteurs avant le premier départ.

Nous suivons la schème suivante:

- Inscriptions jusqu'a 09:15 Hr

- Fin d'entraînement à 09:30 Hr

- Départ premier qualif à 10:00 Hr (Stock - Superstock - Efra)

- Prochain depart tous les 10 minutes

- Départ deuxième qualif à 11:15 Hr
- Départ troisième qualif à 12:30 Hr
- Départ premier finale à 14:00 Hr
- Départ deuxième finale à 15:15 Hr
- Départ troisième finale à 16:30 Hr

D3

Trois séries de qualification de 5 minutes plus le temps (limiter) pour terminer le dernier tour en cours. Trois séries de qualification de 5 minutes plus un temps déterminé pour terminer le tour en cours. Classement et division en finales selon le système Efra « Round by Round ». Ceci implique : le pilote le mieux classé dans chaque « round » reçoit 0 points, le deuxième 2 points, le troisième 3 points, le quatrième 4 points etc. Pour chaque pilote les deux meilleurs résultats des trois « rounds » sont pris en compte. Si seulement deux qualifications peuvent être complétées, le meilleur résultat de chaque pilote est pris en compte. En cas d'exaequo l'avantage ira au pilote avec le meilleur résultat individuel, par exemple 0+4 gagne par rapport à 2+2. Si l'ex-aequo continue on compare les tours/temps du meilleur résultat de chaque pilote, si l'ex-aequo continue on compare les tours/temps du deuxième résultat de chaque pilote. Des situations éventuelles qui ne sont pas mentionnées dans ce point du règlement, seront résolues selon le règlement Efra, appendix 3, points 9.4.1 ; 9.4.2 ; 9.4.3 etc.

D4

Trois finales pour tout le monde, durée de 5 minutes plus le temps (limiter) pour terminer le dernier tour en cours.

D5

Les voitures doivent passer la ligne d'arrivée par leurs propres moyens.

D6

Les finales A, B, C, ... sont à rouler avec 10 voitures par finale (excepté le final le plus bas). Durée: 5 minutes plus le temps pour finir la dernière tour.

Les deux meilleurs places sont utilisées pour calculer le résultat définitif.

Le vainqueur de chaque finale reçoit 1 point, le second deux points jusqu' au dixième qui reçoit dix points.

En cas d'égalité, le troisième résultat est décisif.

Si dans ce cas il n'y a pas de vainqueur, le pilote avec le meilleur résultat dans les qualifications, gagne.

D7

Remise des prix au min 12 minutes et maximum 45 minutes après publications du résultats final.

E. PROCEDURES DE COURSES

E1

Les pilotes sont répartis selon les catégories Supercar et Efra et selon leurs résultats de l'année avant.

Le catégorie supplémentaire est le Stock.

E2

Dans les qualifications le départ sera fait selon la méthode Staggered Start, les finales en grille F1. La distance entre les voitures sur la grille sera de minimum 2m et la voiture en pole position a le choix entre droit et gauche, mais doit le tenir pour les 3 finales. L'ordre de départ se fera selon le résultat du 'round' précédent, le premier round selon ranking.

E3

Le signal de départ est électronique (sonnerie), la procédure devra être expliquée lors du briefing.

E4

Un faux départ ne peut jamais remplacer le signal de départ. Le pilote qui cause un faux départ, partira au nouveau départ à l'arrière du grid. A partir d'une deuxième infraction, il sera sanctionné d'un tour sans modification de son temps.

E5

Dans le cas d'un faux départ, on donnera suffisamment de temps pour recharger les accus, à l'exception s'il n'y a pas eu un tour complet de parcouru.

E6

Le temps minimum entre chaque série ou finales est de 1:15 heure. Ce délai doit être respecté. Dans ce cas on ne doit pas attendre les concurrents qui ne sont pas prêts à l'heure de leur départ.

E7

On annonce les dernières 30 sec avant le départ dans les deux langues nationales. Les voitures qui ne sont pas sur la grille de départ 30 sec avant le départ doivent partir derrière le grid.

E8

Les pilotes de la dernière série sont commissaires de piste pour la prochaine série, il en va de même pour les qualifications et les finales. Les commissaires de piste portent un gilet fluorescent.

E9

Un commissaire ne peut se faire remplacer que pour des raisons coercitives et ceci sous son entière responsabilité et après contact avec le directeur de la course.

E10

Des réparations sur le circuit ne sont pas autorisées, uniquement dans les pits

E11

Les commissaires placent les voitures hors d'usage sur leur toit ou sur leur côté à côté de la piste et ne font pas de réparation, sauf un quickfit (p. ex. redresser l'antenne, remettre une chape). Ils restent concentrés et agissent rapidement, sans faire obstruction aux autres participants.

E12

Les participants doivent se trouver sur le podium avec l'émetteur allumé et l'antenne sortie pendant les controlled practice finales sinon ils ne peuvent pas prendre le départ.

E13

L'organisateur de concours peut faire exécuter des contrôles techniques à tout moment et sans fournir de raison. Il est demandé à l'organisateur de marquer le châssis de toutes les voitures et ce avant leur première qualification.

E14

Procédure en cas de pluie : voir le règlement 1/8 IC Track.

E15

Quel que soit les conditions climatiques. La course aura lieu, sauf s'il y a danger pour les pilotes.

E16

Dans chaque CB il sera compter avec des transpondeurs.

E17

Time table et toutes les résultats (time) de tours doivent être affichés dans

L'ordre A4, A1, A2.

E18

Les pilotes, les mécaniciens, les organisateurs et les visiteurs du pits sont obligés de porter les licences de façon visible.

E19

Tous les commissaires de piste doivent être porteur de bonnes chaussures qui assurent leur sécurité. (Des sandales ne sont pas admis)

E20

Chaque Club qui organise une manche pour le CB est responsable pour l'exécution de la contrôle technique, le comptage et la direction de la course, comme écrit dans les règlements du FBA Electro On-road.

E21

Il est obligatoire d'utiliser un sac de sécurité lipo pour chaque batterie qui est connectée avec le chargeur, pendant la charge, la décharge ou même connecté pendant la charge/décharge. Un pilote qui n'utilise pas le sac de sécurité lipo sera exclu pour cette manche du Championnat de Belgique.

E22

Ce n'est pas obligatoire d'équilibrer les batteries Lipo pendant le chargement.

E23

Pendant un qualification ou une finale, c'est interdit pour les participants de quitter le podium. Le directeur de course ou le referee doit garder le participant à sa place.

Si un participant ne respecte pas l'avertissement du directeur de course ou du referee, une sanction suit, dans ce cas le participant perd son meilleur resultat dans la qualif ou dans la finale.

E24

Le club qui organise la manche CB, désigne un directeur de course ou un referee. Le directeur de course ou le referee sera sur le podium pendant les qualifications et les finales à côté des pilotes.

E25

Aussi avant un qualification ou un finale, l'organisation peut faire une contrôle technique. Ceci pour faire une contrôle du voltage des lipos. La voltage ne peut pas augmenter 8.4V. La contrôle technique avant le qualification ou la finale sera annoncé bien à temps avant le départ.

E26

Pour la contrôle technique pour toutes les classes A4-A1-A2, le batterie lipo sera monté dans la voiture.

E27

La feuille de contrôle technique, delivrée avec l'inscription, sera présentée aux contrôles technique pour les classes A1-A2.

F.MODALITES D'INSCRIPTION ET CONTRIBUTIONS

F1

CONDITIONS D'ADMISSION

Présenter une licence délivrée par la F.B.A. à la course. Etre en possession de trois paires de quartz interchangeable (sauf la système Spectrum).

Accepter sans réserve le présent règlement, qui doit être distribué aux clubs lors des premières courses.

Le paiement de la cotisation de 10€.- au moment de l'inscription.

F2

L'organisateur ne doit pas rembourser de cotisation d'inscription suite a

L'exclusion d'un pilote ou lors d'un arrêt de la course après minimum deux séries de qualifications.

G. ANNEXES

G1

PLAINTES

Voit le règlement général point 12.

G2

AVERTISSEMENT

Avant de recourir à des sanctions on donnera un avertissement officiel. Le responsable du comptage prend note du nom et du fait. La liste des avertissements et pénalisations sera remis après la course au président de la section pour archivage et utilisation lors des manches suivantes.

G3

UN TOUR SUR LA SERIE CONCERNEE

- Au cas ou le transpondeur ou l'émetteur ne sont pas rentrés immédiatement.
- Après 2 avertissements sur la même journée.
- Faire une réparation sur la piste.
- Refus de priorité après une 'sortie ' ou une réparation.
- Chaque faux départ.

G4

DRAPEAU NOIR

La voiture rentrera immédiatement au pits. En cas de raison technique, elle peut reprendre la course après autorisation de l'arbitre ou directeur de course.

G5

UN TOUR SUR LE MEILLEUR TEMPS DE LA JOURNEE

Après trois avertissements pendant la même journée.

G6

EXCLUSION ET DISQUALIFICATION

- Après quatre avertissements
- Ne pas se soumettre aux décisions des officiels.
- Passer deux fois sous le drapeau noir et continuer sans rentrer au pits.
- Voiture non conforme au règlement, après contrôle, disqualification pour la partie de la course.
- Refus continu d'être commissaire de piste

G7

RETRAIT DE LA LICENCE

- Après des méfaits graves des participants ou d'une personne l'accompagnant.
- Après être exclu deux fois dans la même année calendrier selon un article G6.
- Une licence ne peut être retirée que par le comité F.B.A.

G8

PENALISATION EN TEMPS

L'arbitre ou le directeur de course peut, accompagné ou non d'un avertissement, attribuer une pénalisation « pits stop and go » de 10 secondes, s'il juge que la faute peut entraîner un bénéfice concluant.

G9

PASSAGE AU CLASSE PRECEDENT

Le personne qui devient deux années succesivement le champion de Belgique dans la classe A1, est obligé d'aller au classe A2.

Le personne qui devient le champion dans la classe A4, est obligé d'aller au classe A1 l'année

suivante.

COURSES 2010

27 Mars 2011 : MRCC - Chatelaineau (indoor)

08 Mai 2011 : MRCZ - Zwevegem

22 Mai 2011 : RCR - Roeselare

31 Juli 2011 : De Baanbrekers - Rucphen

21 Août 2011 : MRG - Genk

04 Septembre 2011 : MRCL - Bierset

Copyright F.B.A. 2011
