

(Traduction)

F.B.A. Règlement section 1/10 Electro Buggy 2015

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

Président de section

Willy Heremans

heremanss@telenet.be

Tel : 015/43.07.19

A. CLASSES.

- Deux roues motrices MODIFIED
- Quatre roues motrices MODIFIED

B. SPECIFICATIONS TECHNIQUES.

B1 La F.B.A. suit les règlements les plus récents du EFRA. Ceux-ci sont décrits dans les 'minutes' de la dernière EFRA-AGM, les lettres EFRA et le EFRA Handbook le plus nouveau, par exemple en ce qui concerne les carrosseries Appendix 3, point C5.

Seuls les règles techniques sont appliquées. En ce qui concerne l'utilisation de LiPo, voyez le point H.

En court :

Longueur maximum 460 mm,

Largeur maximum 250 mm,

Hauteur maximum (à mesurer avec la suspension complètement enfoncée) 200mm,

Poids minimum 2wd 1,474 kg

Poids minimum 4wd 1,588 kg

Tous les poids sont inclusifs le Personal Transponder ou Handout Transponder..

L'utilisation d'un transpondeur personnel est obligatoire. Le club organisateur peut prévoir des transpondeurs à emprunter.

C. SPECIFICATIONS CIRCUIT OFF-ROAD.

C1 En général: voir règlement interne.

C2 La surface doit être adaptée aux courses du type "OFFROAD". Topographie et obstacles doivent être en rapport raisonnable avec l'échelle.

C3 Le circuit a une largeur de minimum 2,5m et une longueur de minimum 100m.

C4 Le point du circuit le plus éloigné du podium ne peut être au delà de 30m.

C5 Ligne de départ et d'arrivée bien visible et au travers de la piste.

C6 Le directeur de course décide quand et de quelle manière on va régler l'entretien de la piste pendant la course. Le directeur de course doit annoncer pendant le briefing la méthode choisie. Le déroulement de l'entretien doit être logique et ne peut pas influencer la course.

C7 Les postes de ramassage doivent être numérotés.

D. DEROULEMENT.

D1 Nombre de manches, flottantes, lieux et date de réserve sont à déterminer à la réunion préparatoire.

D2 Inscription le jour de la course jusqu'à 8.30 h mais de préférence en avance.

D3 A 8.30 h clôturer les inscriptions, faire les séries, distribuer les numéros et tenir le briefing (verbal ou par écrit).

D4 Entraînements libres jusqu'à 9:00h minimum. Premier départ vers 9.30 h. Si on décide de rentrer les émetteurs cela se passe pendant la première qualif, par série courue.

D5 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 on ne peut pas compléter deux rounds de qualifications la course est considérée comme annulée et reportée à la date de réserve. Si seulement deux qualifications peuvent être complétées, le meilleur résultat de chaque pilote est pris en compte. En cas d'ex-aequo 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.

Le directeur de course peut mettre jusqu'à max .12 pilotes dans une série de qualification, les finales sont toujours à 10.

Il faut faire au moins 1 tour aux qualifs pour être repris dans le classement.

D6 Les finales A, B, C, ... sont à rouler avec 10 voitures par finale excepté la dernière finale. Durée: 5 minutes plus le temps pour finir le dernier tour.

Toutes les finales rouleront trois fois. Le vainqueur de chaque finale reçoit 1 point, le second deux points jusqu'au dixième qui reçoit dix points. Les deux meilleures places sont utilisées pour calculer le résultat (voir aussi point E14). En cas d'ex-aequo le système Efra est appliqué (au lieu de regarder le troisième résultat) : 1+3 est mieux que 2+2, en cas d'ex-aequo continu on compare les tours/temps des meilleurs résultats en points, en cas d'ex-aequo continu on compare les tours/temps des deuxièmes résultats. Les points attribués par manche selon le classement final, sont comme suite : première place 100 points, deuxième place 98 points, troisième place 96 points, quatrième place 95 points, cinquième place 94 points, etc.

En cas d'ex-aequo dans le classement final en fin de saison, on regarde combien de fois un pilote a obtenu 100 points, combien de fois 98 points, etc.

D7 Les voitures doivent passer la ligne d'arrivée par leur propres moyens.

D8 Remise des coupes au minimum 10 minutes et maximum 45 minutes après publication des résultats finaux.

E. PROCEDURES DE COURSE.

- E1 La répartition des pilotes sera faite, dans la mesure du possible, en tenant compte des résultats précédents. A partir de la troisième course on tiendra compte d'une flottante pour la répartition des pilotes en séries.
- E2 Le signal de départ est sonore et la procédure devra être expliquée lors du briefing.
- E3 Un faux départ ne remplace jamais le signal prévu.
- E4 QUALIFICATIONS: départ selon la méthode "staggered".
- E5 FINALES Grille "Formule 1" ou « Le Mans ». La distance sur le "grid" est de min. 1,5m et max. 2m. La pôle à l'intérieur ou à l'extérieur du circuit selon le choix du pilote.
- E6 On doit se tenir à un temps entre 7 et 10 minutes entre les DEPARTS consécutifs, avec minimum 1 heure entre deux départs de la même série. Le temps choisi sera annoncé au briefing. Ce temps doit être respecté le mieux possible. Dans ce cas on ne doit pas attendre les concurrents qui ne sont pas prêts à l'heure prévue de leur départ.
- E7 Ceux qui manquent le départ, peuvent partir jusqu'à 30 secondes après le signal de départ.
- E8 Les pilotes de la dernière série sont commissaires pour la première, ceux de la première pour la deuxième etc. Il en va de même pour les finales. Un commissaire ne peut se faire remplacer que pour des raisons pressantes. Uniquement des pilotes comme commissaire de piste, ou des remplaçants qui sont affiliés FBA. Veste fluo et chaussures fermées sont obligatoires pour les commissaires de piste, punition pour nonrespect voir F2c.
- E9 Les commissaires mettent les voitures hors d'usage sur le toit à côté de la piste et ne font pas de réparation. Ils restent concentrés et agissent rapidement.
- E10 Pas de réparation sur la piste.
- E11 L'organisateur peut faire exécuter des contrôles techniques à tout moment et sans fournir de raison.
- E12 La course démarre sous toutes les conditions météorologiques, sauf si le circuit est impraticable, par exemple épaisse couche de neige, inondation ou des flaques incontournables d'une profondeur de 2cm ou plus, etc. ...
- E13 Si, suite à ces conditions on ne peut partir, la course sera annulée et les sommes perçues remboursées
- E14 Au cas où la course doit être arrêtée pendant les qualifications, voir point D5. En cas où on doit arrêter la course pendant les finales : chaque série de finales complète dans toutes les classes compte. Une série de finales incomplète ne sera pas pris en compte pour le résultat final.
- E15 Pour leur série ou final les pilotes montent sur le podium dans l'ordre des numéros de leur voiture.

F. DISCIPLINE.

Les arbitres sont des gens qui contrôlent la sportivité (crier sur le podium, conduite sur le parcours, l'attitude comme commissaire de piste) des pilotes. Les arbitres aident le directeur de course. Les officiels de la F.B.A. peuvent fonctionner comme arbitre à la demande du directeur de course, mais aussi d'autres personnes qui sont acceptées par le président de section peuvent être arbitre.

F1 Drapeau noir: La voiture rentrera immédiatement au "pits". En cas de raisons techniques elle peut rejoindre la course après autorisation de l'arbitre ou directeur de course.

F2 Sanctions

F2a AVERTISSEMENT:

Avant de recourir à des sanctions on donnera un avertissement officiel. Le responsable du comptage prend note des avertissements et pénalisations et les remet au président de section après la course pour archiver.

F2b UN TOUR sur la série concernée:

- Chaque deuxième avertissement dans le même jour.
- Ne pas rentrer immédiatement radio ou transponder.
- Autoriser une réparation sur la piste.
- Refus de priorité après une "sortie" ou réparation.
- Chaque faux départ.
- Voiture non conforme lors d'un contrôle durant les qualifications. En plus elle ne peut reprendre le départ avant d'être déclarée en ordre.

F2c UN TOUR SUR LE MEILLEUR RESULTAT :

- CHAQUE troisième avertissement sur le même jour.
- Ne pas se trouver à la place prévue comme commissaire de piste lors du départ d'une série ou finale.

F2d EXCLUSION ET DISQUALIFICATION:

- CHAQUE quatrième avertissement.
- Ne pas se soumettre aux conclusions des officiels.
- Passer deux fois sous le drapeau noir et continuer sans rentrer au pits.
- Voiture non conforme lors d'un contrôle pendant les finales.

F2e RETRAIT DE LICENCE.

- Des méfaits graves du concurrent ou d'une personne l'accompagnant. Dans ce cas on ne doit pas donner d'avertissement.
- Après être exclu deux fois dans la même année calendrier.

F2f PENALISATION EN TEMPS.

- L'arbitre ou le directeur de course peut, accompagné ou non d'un avertissement, attribuer une pénalisation, entre 5 et 30 secondes s'il juge que la faute peut entraîner un bénéfice concluant.

G. INSCRIPTIONS.

- G1 Jusqu'au jour de la course à 8.30 h mais de préférence en avance. Maximum 10 euro par classe. On prend note des licences Rookie, qui seront mentionnées dans les résultats.
- G2 L'organisateur ne doit rembourser aucune contribution suite à l'exclusion d'un pilote ou arrêt de la course après minimum deux séries de qualifications.
- G3 La classe "Rookie" est réservée à des pilotes ayant une licence "Rookie", uniquement valable pour cette classe et non combinable (1/8 ou EFRA). La licence "Rookie" est uniquement pour les pilotes qui débütent dans l'automobilisme. On peut seulement être Rookie pendant deux ans.

- H. A ce règlement peuvent être ajouté – mais uniquement lors de la réunion préparatoire - des arrangements pour une saison spécifique, comme par exemple control-tyres, limite moteur, coopération avec les clubs néerlandais MAC Vlijmen et MVB Bergschenhoek., etc.

Control tyres: s'appliquent aux axes entraînés, pneus de taille buggy 1/10 , version 2.2 inch

2WD buggy Schumacher minispikes et Proline Blockade.

4WD buggy Schumacher minispikes et Proline Caliber.

Clarification : les Schumacher Mini Spike type 'Slim' sont permis.

Coopération avec les clubs néerlandais MAC Vlijmen et MVB Bergschenhoek., : reste en vigueur.

Batteries : NiHm max. 6 éléments 7,2 volt nominal.

plus LiPo 7,4 volt nominal (2S) et LiFe 6,6 volt nominal (2S) en boîtier rigide d'origine.

On tiendra compte des décisions éventuelles FBA concernant la sécurité.

Toutes les batteries doivent être chargées et utilisées selon les conseils du fabricant.

Une fiche entre batterie et variateur est obligatoire.

Pour les dimensions/ mAh maximum nous ne suivons pas le règlement Efra.

Une batterie lipo/life doit être chargée obligatoirement en mode CC/CV, avec un setting du chargeur de maximum 8,40/7,40 Volt ou 2S.

Pour charger une batterie LiPo on peut utiliser un Liposack pour une sécurité accrue.

Moteurs : pas de limite pour les brushed, brushless admis, selon les spécifications Efra , plus Mamba Max

Calendrier 2014

29 mars	BRCC indoor Charleroi
26 avril	BPT Merchtem
25 mai	Lundi de Pentecôte Mac Vlijmen NL
28 juin	BCS Seraing
26 juillet	ORRA Arendonk
23 août	MVB Bergschenhoek NL
20 septembre	MBV Kampenhout
27 septembre	réserve
18 octobre	Vlijmen sur le circuit MOI à Oss
2 flottantes	

Adapté et approuvé à la réunion préparatoire du 6 décembre 2014.