INFO AUTO CLUB

Extraits Tout Terrain 1/10ème Électrique

Coupe des Ligues, la « course nationale » des pilotes de ligue !!!

Comité Directeur des 18 & 19 octobre 2008

et l'essentiel de l'AG EFRA Électrique

n° 212 - octobre 2008

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE

1. TOUT TERRAIN 1/10ème électrique (par Jean Patrick CAILLAUD)

Lieu :	GARGENVILLE COUPE DE FRANCE
Date :	30/31 août 2008
Représentant :	Jean-Patrick CAILLAUD

Ordre du jour :

Compte-rendu du Vice-président
Résolution n° 1 : Accus NiMh, liste de l'année en cours
Résolution n° 2 : Publication de la liste des inscrits
Résolution n° 3 : Inscription par courrier électronique
Résolution n° 4 : Essai contrôlé de 5 minutes
Résolution n° 5 : Cooptation groupe technique TT10EL
Résolution n° 6 : Départ des finales en ligne
Résolution n° 7 : Introduction des accumulateurs LiPo

Compte rendu effectué par : Jean-Patrick CAILLAUD
Date : 6 octobre 2008

a. Compte-rendu du Vice-Président :

La commission technique est, en cette période estivale, un moment privilégié de dialogue entre tous les acteurs qui font ou non la réussite de notre hobby préféré. A Gargenville, nous avons profité d'une pause offerte par l'orageuse météo du week-end pour faire un point sur les changements de règle élaborés l'an passé, avancer sur un groupe de travail permanent qui se veut force de proposition face aux changements technologiques qui vont à terme bousculer nos habitudes. Enfin nous n'avons pas manqué d'évoquer, aux vues de l'augmentation exorbitante du coût des carburants et donc de transport, l'évolution de nos championnats et autres formules de compétition organisée par la F.V.R.C.

Pour les championnats nationaux, alors que le vice-président dans un soucis de diminution de coûts à soumis à la commission l'idée de diminuer le nombre de manche de CF et/ou de ramener à trois le nombre de manche prises en compte pour l'attribution du titre, d'étudier éventuellement une formule nord-sud, la réponse de la cinquantaine de pilotes présents à été unanime, "*on ne change rien à ce qui satisfait depuis plusieurs saisons le plus grand nombre tant en championnat de ligue qu'au niveau national*"

Concernant les évolutions entérinée cette saison, on conserve la règle des pneumatiques imposés en manche nationale, les types sont inchangés (voir Auto R/C France). Ce choix dicté par une volonté de réduire les coûts à eu un effet secondaire non négligeable car désormais le réglage de la voiture prime sur les changements inopinés au fil des manches, pour preuve notre progression au championnat d'Europe ou, sans atteindre le Top 10, nous nous rapprochons des meilleurs avec plusieurs pilotes en B.

Accumulateurs NiMh, les pilotes Promotion nous ont fait par des difficultés rencontrées depuis que nous faisons référence pour eux aux accumulateurs autorisés par l'EFRA de l'année N-1. Les évolutions techniques rendent la liste rapidement obsolète, il devient difficile de se procurer ces accus qui parfois du fait de leur rareté sur le marché deviennent plus cher que ceux de l'année en cours, la commission technique tiendra compte de ces remarques pour 2009.

Toujours dans le domaine des accumulateurs, nous ne pouvons plus ignorer la révolution **Lithium Polymère**, disponible depuis des années en avion et en hélico R/C, la technologie des accus LiPo devient de plus en plus populaire en voiture R/C. Les craintes peut-être peu irrationnelles des premiers temps font place à un engouement sans précédent dans la discipline auto, plus particulièrement depuis l'introduction des coques rigides imposées par les deux fédérations ROAR et BRCA.

Les avantages de cette technologie sont à chercher surtout dans l'entretien réduit qu'elle demande, il n'est pas utile de décharger le pack avant recharge car pas d'effet mémoire, peu sensible au déséquilibrage de ses éléments, Il chauffe peu grâce à son excellent rendement, il peut être rechargé chaud (en fait il est à peine tiède), juste après la manche. Il vieillit très bien, sa durée de vie est de centaines de cycles charge-décharge, sans perte de performances.
Les inconvénients, le LiPo est plus fragile mécaniquement et en utilisation, néanmoins la coque rigide permet désormais une utilisation en voiture RC. Autre risque en cas de mauvaise utilisation (surcharge ou « surdécharge ») il peut prendre feu, ce qui ne présente pas moins de risque que l'explosion d'un élément NiMH, l'utilisation d'un "sac de charge" permet de minimiser le risque.

Autour de nous les choses évoluent, pour preuve les demandes d'introduction de ces accumulateurs présentent dans l'agenda Electric du prochain meeting l'EFRA, celles ci s'adressant tant au Touring Car qu'au Buggy. En conclusion : le LiPo est très différent du Ni-Cd et du NiMh, beaucoup de choses vont être à réapprendre, et pour beaucoup il faudra changer les « habitudes » acquises au fil des années de compétition Auto RC, quoi qu'il en soit il n'est jamais bon de louper le départ.

Pour le reste, quelques changements destinés à améliorer soit :
- Les inscriptions avant la course, la liste des inscrits sera désormais publiée sur le seul site de la FVRC à j-14 et j-7 .
- Le départ des finales en ligne (1m50 mini entre chaque véhicule) a été testé à plusieurs reprises cette saison, dès 2009 il se substituera aux grilles et autres départ à 90°.

b. Compte-rendu de la Commission Technique :

Résolution n° 1

Proposé par : Pilotes, soutenue par FVRC

Autoriser en Promotion (4x2 standard en particulier) l'utilisation des accumulateurs présents sur la **liste EFRA de l'année en cours**. Cette liste est disponible dès Février sur le site de la FVRC.
(Modification de la règle 2.1.6 de l'Auto RC France)

Pour : 21 Contre : 0 Abstention : 3

Décision : Proposition retenue

Comité Directeur

Vote :

Pour : 17 Contre : 0 Abstention : 0

Décision : Résolution acceptée

Modifier le § 2.1.6 du règlement de la discipline

Résolution n° 2

Proposé par : Représentants de club (TEBG, LVAD, MRCI, SERVO), soutenue par FVRC.

La liste officielle des inscrits à une compétition nationale sera publiée sur le site de la FVRC, aux organisateurs de s'appuyer ensuite sur le règlement général pour les inscriptions non conformes.

Pour : 15 Contre : 2 Abstention : 6

Décision : Proposition retenue

Comité Directeur

Vote :

Pour : 13 Contre : 2 Abstention : 2

Décision : Résolution acceptée

Résolution n° 3

Proposé par : Pilotes

Autoriser les inscriptions par courrier électronique avec utilisation du formulaire officiel présent sur le site de la FVRC (sanction en cas d'annulation).

Pour : 15 Contre : 4 Abstention : 6

Décision : Proposition retenue

Comité Directeur

Vote :

Pour : 3 Contre : 11 Abstention : 3

Décision : Proposition rejetée

Aujourd'hui, une inscription pour être VALIDE doit être accompagnée de son règlement. Les moyens actuels ne permettent pas aux clubs d'avoir accès à un mode de paiement électronique.

Résolution n° 4

Proposé par : Pilotes, soutenue par FVRC

Retour à un essai contrôlé de 5mn, quitte à réduire le temps des essais libres à « n » fois 5mn tout compris (montée+roulage+descente). Un essai de timing 2009 répondant à ces critères a permis sur la 5ème manche de CF de courir avec 12 séries, six manches de qualification et trois manches de finales pour tous, l'épreuve étant terminée à 16h30 le dimanche.
(Modification de la règle 4.2 de l'Auto RC France).

Pour : 17 Contre : 0 Abstention : 8

Décision : Proposition retenue

Comité Directeur

Vote :

Pour : 17 Contre : 0 Abstention : 0

Décision : Proposition retenue

Modification de la règle 4.2 du règlement de la discipline

Résolution n° 5

Proposé par : FVRC

Compte-tenu des évolutions techniques désormais permanentes, il a été proposé conformément aux souhaits exprimés au CD de créer un **groupe de veille technique** autour du TT 1/10ème EL. Sont proposés pour ce groupe, qui se veut la force de proposition de la C.T. : Damien BARIAU (41339/03), Alban DUDEK (12108/02), Arnaud LEDUN (15790/01).
Il n'y a pas d'autres candidatures.

Pour : 27 Contre : Abstention :

Décision : Cooptés à l'unanimité des présents.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 17 Contre : 0 Abstention : 0

Décision : Proposition retenue

Le Comité Directeur entérine par ce vote la constitution de cette commission permanente.

Résolution n° 6

Proposé par : Groupe Technique TT10EL

Départ des finales en ligne, les voitures sont placés sur une même ligne en milieu de piste espacées de 1m50 à 2 mètres quelque soit la configuration du circuit.
(Modification de la règle 3 Schéma des grilles de départ TT1/10ème + suppression de la règle 4.5.5)

Pour : 18 Contre : Abstention : 5

Décision : Proposition retenue

Comité Directeur

Vote :

Pour : 17 Contre : 0 Abstention : 0

Décision : Proposition retenue

Résolution n° 7	
	Proposé par : FVRC + Groupe technique, soutenue par licenciés. **Introduction dans nos compétitions des accumulateurs LiPo** sous certaines règles, et en particulier : Capacité limitée à 5000mah + Boitier rigide + Tension et courant de charge max. + Chargeur adapté + Protection par « LiPo sac », etc. Voir en annexe projet (de règles (1)) déjà commun à BRCA + ROAR (Modification de la règle 2.1.6 Accumulateurs)
Pour : 23	Contre : 0 Abstention : 4
Décision : Proposition retenue, et à adapter en fonction des règles adoptées par L'AG EFRA.	
Comité Directeur	
Décision :	
	Proposition à adapter en fonction des règles adoptées par L'AG EFRA. A reprendre au Comité Directeur de décembre

(Annexe 1 à confirmer) Règles d'utilisation des batteries Lithium Polymère

Les éléments de batterie Lithium Polymère (LiPo) doivent être enfermés dans une coque rigide, celle-ci étant réalisée à partir d'ABS ou d'un matériel équivalent. Les deux parties du boîtier rigide doivent être scellées d'origine, toute tentative d'ouverture rendant le boîtier inutilisable. Une seule ouverture tolérée pour le passage de fils.

Dimensions maximum :

Longueur :	139.0 mm
Largeur :	47.0 mm (fils de sortie latérale inclus)
Taille :	25.0 mm (saillies additionnelles du boîtier incluses)

"Saddle-Pack" :
Les deux boîtiers rigides (1 cellule/boîtier) doivent se conformer aux dimensions ci-dessus, précisément la longueur des deux boîtiers mis bout à bout ne peut en aucun cas excéder 139 mm.

Les cellules utilisées dans la construction du pack devront avoir une valeur nominale évaluée à 3.7 volts. Différentes cellules peuvent être câblées en parallèle, mais le « maximum de raccordement série » est deux, la tension finale du pack est de 7.4 volts.

Pour les packs dont la sortie s'effectue par fils, ceux-ci devront avoir une section susceptible de supporter les courants forts de décharge, la couleur de la gaine devra rendre l'identification de pôles + et – aisées, le connecteur devra être détrompé avec des contacts de qualité or ou argent.
Alternativement, dans le cas ou le pack intègre la connective, en générale connecteur femelle Ø4 mm, la signalétique devra clairement matérialiser les pôles + et – pour éviter les inversions malencontreuse.

Le pack doit avoir l'étiquette originale du fournisseur, cette étiquette doit faire clairement référence à la tension (en volts) et la capacité de pack (en milliampère/heure). La capacité maximum est 5.000 mA/h.

La non application des trois règles (concernant la charge des accumulateurs LiPo) édictées ci-dessous entraînera la DISQUALIFICATION immédiate de l'épreuve.

1) Tous les packs de LiPo doivent être chargés avec un chargeur approprié, ce chargeur doit employer le profil de charge du standard industriel CC/CV (Constant Current/Constant Voltage).

2) Les batteries de LiPo peuvent être chargées à un maximum de 8.40 -/+0,04V. La surcharge présente un risque sérieux en matière de sécurité, elle ne sera pas tolérée.

3) Il est obligatoire de charger un pack LiPo avec un « LiPo sack» ou tout autre dispositif avéré contenir et/ou étouffer les flammes d'un possible incendie.

Rappel : Comme pour tous les autres accumulateurs il est interdit de souder le pack à l'électronique embarquée.

(Version 0 du 17/10/2008)

2.Assemblée Générale de l'EFRA – 1er & 2 novembre à VILLEFONTAINE (France)

Accueil des participants par le Président Maurice FAVRE

Une vue générale de l'Assemblée.

Quelques commentaires sur les décisions de l'AG de l'EFRA

Les points décidés en Assemblée Générale de l'EFRA concernent les règles et compétitions Européennes dans toutes les disciplines. Des décisions peuvent influer sur les règlements nationaux, dans ce cas celles-ci peuvent être ou non appliquées après présentation et débats au Comité Directeur de la FVRC.

TOUT-TERRAIN 1/10ème ÉLECTRIQUE

La principale décision de l'assemblée "Électrique" concerne l'introduction des accumulateurs LiPo dans les compétitions européennes dès 2009.

Vous noterez que les choses ont évolué depuis le dernier comité directeur fédéral :
a) la limite passe à **5.500 Mah**
b) pour les dimensions le choix s'est porté sur la proposition de l'EFRA (comprendre BRCA) : **139 x 47 x 23,5 mm**

Ces dimensions sont, pour l'instant, incompatibles avec l'utilisation des « saddle packs » actuellement disponibles sur le marché. En conséquence la commission technique électrique travaille avec fabricants et/ou autres importateurs pour trouver une solution adaptée aux interrogations des pilotes 4 roues motrices qui souhaitent utiliser ces accumulateurs dès le début de saison …

En deux mots, il est fortement conseillé d'attendre la fin d'année avant de se lancer dans des investissements qui se pourraient non réglementaires tant au niveau européen que français.

Ce qu'il faut savoir sur le calendrier international :
- **Grand Prix EFRA à ANTIBES du 1er au 3 mai 2009**
- EURO à BILBAO (Espagne) du 10 au 15 août 2009
- WORLD 2009 en Afrique du Sud (lieu et date mi-décembre).
- WORLD 2011 à VAASA (Finlande) en juillet.

Pas de chance pour REIMS qui postulait à l'Euro 2010, VIENNE s'étant fait déposséder du World 2011 s'est vu attribuer la compétition à titre de compensatoire.