

# FVRC



Fédération de Voitures Radio Commandées

*Règlement général*

# 2010

# AUTO RC FRANCE

## Règlement général

### 1 - LICENCES

- 1.1 Types de licences
- 1.2 Classes de pilotes

### 2 - CALENDRIER/CHAMPIONNATS

- 2.1 Calendrier
- 2.2 Challenge « Découverte »
- 2.3 Championnat de Ligue
- 2.4 Championnat de France
- 2.5 Coupes de marque

### 3 - INSCRIPTIONS AUX COURSES

### 4 - LE DEROULEMENT D'UNE COURSE

- 4.1 Piste
- 4.2 Programme
- 4.3 Comptage
- 4.4 Réunion des pilotes
- 4.5 Numéros des voitures
- 4.6 Drapeaux
- 4.7 Emetteurs
- 4.8 Essais libres
- 4.9 Essais contrôlés
- 4.10 Essais chronométrés
- 4.11 Inspection technique
- 4.12 Catégories
- 4.13 Qualifications
- 4.14 Pré-finales et finales
- 4.15 Départs
- 4.16 Arrivées
- 4.17 Classements de la course
- 4.18 Remise des trophées
- 4.19 Interruption des courses - pluie
- 4.20 Annulation de courses

### 5 - CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS

### 6 - DIVERS

- 6.1 Concours d'élégance
- 6.2 Prix et récompenses
- 6.3 Courses à primes

### 7 - INCIDENTS DE COURSE

- 7.1 Réclamations
- 7.2 Voitures endommagées
- 7.3 Pénalités - sanctions - décisions officielles

## 1 - LICENCES

Tous les championnats sont ouverts aux possesseurs d'une licence F.V.R.C., autre que « Découverte », « Accompagnateur » et « Organisateur », quelle que soit leur nationalité.

Les demandes de licence doivent être faites à la Fédération par un club affilié qui doit en transmettre une copie au président de la Ligue. A titre individuel, la 1ère année, la licence peut être demandée directement à la Fédération.

La licence est OBLIGATOIREMENT contrôlée par l'Organisateur à l'inspection technique.

La licence doit obligatoirement être portée de façon visible.

### 1.1 TYPES DE LICENCES

Tous les licenciés sont pris en charge par l'assurance fédérale à compter de la date de souscription, et sous réserve de la transmission de cette souscription, à la FVRC, dans les quinze jours de la date de souscription (cachet de la Poste faisant foi). Une assurance individuelle offrant des garanties forfaitaires en cas de dommage corporel est comprise dans la présente licence. Ces garanties sont acquises dans le cadre des activités au sein de la FVRC et des clubs, au cours des manifestations promotionnelles déclarées auprès de la FVRC (courses de marques, § RG 2.4), des activités ponctuelles (salon).

Lorsqu'un club accueille un pilote non membre du club pour utiliser sa piste, il doit s'assurer que ce pilote est possesseur d'une licence FVRC. Si le pilote n'est pas en possession d'une telle licence, il est alors justifié d'établir une demande de licence FVRC.

#### 1.1.a Licence ACCOMPAGNATEUR :

Elle est destinée aux personnes adhérentes à un club affilié FVRC. Elle est obligatoire pour les ramasseurs, les mécaniciens et pour circuler dans les stands. Elle ne permet pas de piloter une voiture automobile radio-commandée.

#### 1.1.b Licence DECOUVERTE :

Elle permet de participer au Challenge « Découverte », aux courses amicales et aux courses de marque. Elle ne permet pas de participer aux Championnats de Ligue et Nationaux.

#### 1.1.c Licence LIGUE <sup>(1)</sup> :

Les possesseurs de cette licence peuvent participer à tous les Championnats de Ligue "PROMOTION **ou OPEN**" de toutes les disciplines, à la Coupe des Ligues et à la Coupe des Champions. Les pilotes sélectionnés à la Coupe de France par la Coupe des Ligues possédant la licence "LIGUE" peuvent participer à cette Coupe avec cette licence.

Elle ne permet pas de participer aux Championnats de France.

#### 1.1.d Licence NATIONALE <sup>(1)</sup> :

Les possesseurs de cette licence peuvent participer à tous les championnats de toutes les disciplines et aux Grands Prix EFRA quelque soit le lieu où ils se déroulent.

#### 1.1.e Licence ORGANISATEUR:

Elle est réservée aux membres de club qui participent à la vie de leur club pour l'organisation des courses, la buvette, le chronométrage, etc...

Elle permet de piloter mais ne permet pas de participer à une quelconque course, compétition ou démonstration.

**1.1.f** La licence Ligue ou Nationale ou Organisateur est obligatoire pour tenir le poste de Directeur de Course, de Superviseur du chronométrage ou de Président du Jury.

**1.1.g** Un duplicata de licence sera délivré après règlement de la somme de 8,00 €.

**1.1.h** Attestation de demande de licence : Elle doit être un document original, la signature ainsi que le cachet du club ne doivent pas être photocopiés.

Elle n'est valable que deux mois et doit être jointe au rapport de clôture de la course. Le numéro du club qui l'a délivrée doit être porté sur ce dernier dans la colonne " N° de licence " avec la mention "en cours" ou "E.C.".

En championnat, un licencié appartient à la Ligue du Club qui a validé sa licence.

Avant de s'inscrire à une course, s'assurer que la licence possédée le permet.

#### 1.1.i Licence INTERNATIONALE :

Elle est délivrée à toute personne possédant une licence FVRC « Nationale » conformément aux règles EFRA (« International drivers licences» §4.1.1 à , §4.1.5).

Seuls les pilotes possesseurs d'une licence internationale peuvent participer aux Championnats du Monde, d'Europe, Coupes d'Europe.

#### 1.1.j Tarifs :

TARIF LICENCES 2010	
Lic. ACCOMPAGNATEUR	16,00 €
Lic. DECOUVERTE	22,00 €
Lic. LIGUE « junior »	23,00 €
Lic. LIGUE	36,00 €
Lic. NATIONALE « junior »	33,00 €
Lic. NATIONALE	52,00 €
Lic. ORGANISATEUR	25,00 €
Lic. INTERNATIONALE	45,00 €

<sup>(1)</sup> La tarification junior sera appliquée aux jeunes de 16 ans ou ayant moins de seize ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours.

### 1.2 CLASSES DE PILOTES

#### 1.2.a ESPOIR :

Pilotes licenciés depuis moins de 2 ans. Un quota spécifique défini par les responsables des disciplines leur est attribué pour la sélection à la Coupe des Ligues.

#### 1.2.b SENIOR :

Pilotes licenciés depuis plus de 2 ans et Pilotes « EXPERT »

#### 1.2.c EXPERT :

Les **EXPERTS**, EXPERT\* et les EXPERT\*\* ne peuvent participer à aucun Championnat de Ligue "PROMOTION" quelque soit la discipline dans laquelle le titre a été acquis.

Sont exclus du passage EXPERT\* ou \*\*, les pilotes licenciés "ESPOIR" sauf dérogation du Vice-Président de la discipline concernée sur demande écrite du pilote déposée avant le 30 novembre de l'année en cours.

**Le titre d'EXPERT sera attribué à titre définitif à tout pilote ayant acquis le titre d' « EXPERT \* ».**

# règlement général

## 1.2.1 EXPERT\*

**Le titre d'EXPERT\* est acquis pour 2 ans.**

Les passages Expert\* sont faits selon les pourcentages et indications du tableau suivant « Expert\* »(1).

Les Championnats comptant moins de cinq pilotes ne seront pas pris en compte pour l'obtention du titre d'Expert\*

## 1.2.2 EXPERT\*\*

**Le titre d'EXPERT\*\* est acquis pour 3 ans.**

Les passages Expert\*\* sont faits selon les pourcentages et indications du tableau suivant « Expert\*\*»(1).

(1) Les nombres issus du pourcentage sont arrondis au nombre entier inférieur.

Expert *		Champ. LIGUE		Coupes			Championnat de France			Challenge National
Catégorie	Type	Promo	Open	des Champ.	des Ligues	de France	ELITE	NATIONAL	"Promo"	
P 12 El.	<b>Standart 10,5</b>	0%			10%					
	<b>Modifié</b>		0%			10%	<b>10%</b>			
P 10 El.	<b>Standart 13,5</b>	0%			5%					<b>0%</b>
	<b>Standart 10,5</b>		10%			10%		10%		
	<b>Modifié</b>		<b>50%</b>			<b>50%</b>	100%			
	4X2 Standard	0%		1er		<b>1er</b>				10%
TT 10 El.	<b>4X4 Standard</b>	<b>0%</b>		<b>1er</b>		<b>1er</b>				
	4X2 Modifié	0%	<b>20%</b>	<b>20%</b>		<b>20%</b>	<b>25%</b>			
	4X4 Modifié	0%	<b>20%</b>	<b>20%</b>		<b>20%</b>	<b>25%</b>			
	Truck	0%	<b>20%</b>	<b>20%</b>		<b>20%</b>				20%
P 10 Th. "235"		0%	8%		1er					
P 10 Th. "200"	Classe 2	<b>1er</b>	<b>50%</b>		<b>1er</b>	<b>30%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>		<b>3er</b>
P 8 Th.	Classique	10%	40%		1er	15%	40%			
	4X2	0%	0%		1er	10%	10%			
	4X4	15%	40%		1er	15%	<b>40%</b>	<b>30%</b>		
	4X2	0%	40%		3 ers	10 %		<b>30 %</b>		
TT 8 Th.	4X4	8%	<b>50 %</b>		<b>3 ers</b>	15 %	<b>60 %</b>	<b>50 %</b>		
	Tourisme	<b>15%</b>	<b>60%</b>		0%	0%	<b>100%</b>	50 %		
P 5 Th.	Formule France		<b>40%</b>		0%	0%		45 %		
	Formule 1		<b>40%</b>			0%		40 %		
TT 5 Th.	<b>4x2</b>	<b>1er</b>	<b>1er</b>		<b>1er</b>	<b>3 ers</b>		<b>15 %</b>		
	<b>4x4</b>	<b>1er</b>	<b>1er</b>		<b>1er</b>	<b>3 ers</b>		<b>15 %</b>		

Expert **		Championnat de France			
Catégorie	Type	ELITE si > 70	NATIONAL si > 70	ELITE si < 70	NATIONAL si < 70
P 12 El.	<b>Standart 10,5</b>				
	<b>Modifié</b>	10%		10%	
P 10 El.	<b>Standart 13,5</b>		10%		10%
	<b>Modifié</b>	80%		80%	
TT 10 El.	4X2 Standard				
	<b>4X4 Standard</b>				
	4X2 Modifié	<b>15%</b>		<b>10%</b>	
	4X4 Modifié	<b>15%</b>		<b>10%</b>	
Truck					
P 10 Th.		<b>20%</b>	<b>5%</b>	<b>80%</b>	<b>3%</b>
P 8 Th.	Classique	20%		20%	
	<b>4X4</b>	50%	0%	50%	0%
TT 8 Th.	4X2		0%		0%
	4X4	50%	4%	50%	4%
P 5 Th.	Tourisme	<b>60%</b>	10%	<b>40%</b>	<b>10%</b>
	Formule France		<b>0% (2)</b>		<b>0% (2)</b>
	Formule 1		0% (2)		0% (2)
TT 5 Th.	<b>4x2</b>				
	<b>4x4</b>				

(2) passage possible sur demande pour **les 10 premiers %**. Les demandes devront être envoyées avant le 30 novembre au responsable de catégorie

## 2 - CALENDRIER - CHAMPIONNATS

### 2.1 CALENDRIER

Le calendrier paraît au début de l'année civile et indique les clubs organisateurs et les lieux des courses:

- du 1er janvier au 31 octobre : Championnats de France sauf PISTE 1/12<sup>ème</sup> électrique.

- du 1er Janvier au 31 Octobre: Championnats de Ligue.

- La Coupe de France, la Coupe des Ligues ou la Coupe des Champions se déroulent sur une seule manche.

Le jour d'un Championnat de Ligue, il est interdit d'organiser une course le même jour, dans la même discipline, dans la même Ligue .

Le jour d'un Championnat de France ou Coupe Nationale, il est interdit d'organiser un autre Championnat dans la même discipline.

Le jour d'un Grand Prix EFRA en France, il est interdit d'organiser une course dans la même discipline dans la Ligue organisatrice et dans les Ligues limitrophes .

Aucune course de Championnat ne peut avoir lieu le week-end de l'Assemblée Générale de la Fédération.

Les manches des Championnats de Ligue se déroulent sur un jour le dimanche sauf dérogation. Toutefois, il est possible pour un club d'organiser une de ces manches un jour férié autre que le dimanche.

#### Manches nationales :

Les manches nationales se déroulent au maximum sur deux jours, le samedi et le dimanche.

Les dossiers de candidature de manches nationales sont établis à l'aide des documents officiels mis à disposition sur le site [www.fvrc.asso.fr](http://www.fvrc.asso.fr) ou sur demande auprès du secrétariat de la FVRC.

Un seul et unique dossier doit être visé par le Président de la Ligue à laquelle appartient le club demandeur. Puis il est envoyé par celui-ci au secrétariat de la FVRC, obligatoirement accompagné des chèques de droit d'inscription et de caution ( voir tableau ci-dessous ), avant le 31 juillet de l'année en cours.

	Tarif	Remboursement
Droit d'inscription de base	160,00 €	
Droit pour 1 à 39 pilotes courus	60,00 €	90,00 €
Droit pour 40 à 59 pilotes courus	90,00 €	60,00 €
Droit pour 60 à 79 pilotes courus	120,00 €	30,00 €
Droit pour 80 et plus courus	160,00 €	0,00 €
Caution	150,00 €	

Le remboursement s'effectue en fin de saison après la saisie de l'ensemble des résultats des manches nationales.

### 2.2 CHALLENGE « DECOUVERTE »

- Le Challenge est organisé sur le territoire d'une Ligue, du 1<sup>er</sup> janvier au 31 octobre,
- Le Challenge est réservé aux possesseurs d'une licence « Découverte » ou Ligue, d'un numéro supérieur à **54651**, soit cinq ans après **le 31 décembre 2004**. Il est interdit aux possesseurs d'une licence nationale.
- Le classement est effectué sur les 3 meilleures courses,
- Une finale de ce Challenge est organisée sous la responsabilité de la Ligue.
- Les Ligues organisent un système de récompense pour les premiers basé sur la prise en charge de l'inscription de ces pilotes aux courses suivantes ou à la Finale du Challenge.
- La Ligue a la responsabilité de l'aménagement du règlement pour promouvoir ce type de compétition sous son autorité.

### 2.3 CHAMPIONNAT DE LIGUE

- Les Licences LIGUE et LIGUE JUNIOR, NATIONALE et NATIONALE JUNIOR sont les seules autorisées.
- Championnat sur le territoire d'une Ligue avec ouverture des frontières aux autres Ligues.
- Le nombre de manches de qualification, la durée maximale des remontées et le timing seront définis en fonction du nombre de pilotes inscrits sachant que les qualifications démarrent à 9 heures et la remise des prix se termine à 18 heures 30.

#### 2.3.a Championnat de Ligue "PROMOTION"

Les classements arrêtés au dernier lundi du mois de Juin, sont la base des sélections à la Coupe des Ligues.

#### 2.3.b Championnat de Ligue "OPEN"

Les classements arrêtés au dernier lundi du mois de Juin, sont la base des sélections à la Coupe de France.

Possibilité d'organiser simultanément une course de Ligue "PROMOTION" et "OPEN": Obligation de courir dans la même catégorie pour le pilote qui souhaite participer aux 2 championnats.

### 2.4 CHAMPIONNAT DE FRANCE

Règles communes aux disciplines (Voir règles spécifiques dans chaque règlement de discipline):

- Championnat sur le territoire national,
- Les licences Nationale et Nationale Junior sont les seules autorisées,
- Priorité d'inscription aux pilotes Expert\* ou Expert\*\* si le Championnat est OPEN,
- Seuls les «X» % premiers pilotes classés des Championnats de Ligue « OPEN » ou « PROMOTION » de l'année précédente pourront participer aux Championnats de France de l'année courante toutes disciplines confondues. Les pourcentages sont fixés par les vice-présidents de discipline ( voir règlements particuliers de discipline ).
- En manche nationale, la piste sera fermée ( sauf spécifications particulières ) :
  - du lundi au vendredi midi précédant la course pour toutes les disciplines « PISTE », sauf PISTE « électrique »,
  - du lundi au vendredi minuit précédant la course pour toutes les disciplines « TOUT-TERRAIN », et la PISTE « électrique ».

# règlement général

Accès au Championnats de France		
Catégorie	Type	% - X
PISTE 1/12 <sup>ème</sup> El.	Sport	
	SuperSport	
PISTE 1/10 <sup>ème</sup> El.	Sport	100
	SuperSport	100
TT 1/10 <sup>ème</sup> El.	4X2 Standard	
	4X2 Modifié	100
	4X4 Modifié	100
	Truck	
PISTE 1/10 <sup>ème</sup> Th. "200mm"	classe 2	65
	classique	100
PISTE 1/8 <sup>ème</sup>	4X2	100
	4X4	100
	4X2	100
TT 1/8 <sup>ème</sup>	4X4	
	Tourisme	80
PISTE 1/5 <sup>ème</sup>	Formule France	
	Formule 1	
	4X2	
TT 1/5 <sup>ème</sup>	<b>4X4</b>	

- Nombre de manches retenues pour le classement final:

	Championnat	Nbre de manches prises en compte
PISTE 1/12 <sup>ème</sup> El.	Elite	3
	Elite	4
PISTE 1/10 <sup>ème</sup> El.	National	4
	Challenge national	4
TT 1/10 <sup>ème</sup> El.	4X2 modifié	4
	4X4 modifié	4
PISTE 1/10 <sup>ème</sup> Th.	ELITE	4
	NATIONAL	3
PISTE 1/8 <sup>ème</sup>	ELITE 4X4	4
	NATIONAL 4X4	3
	NATIONAL 4X2	3
	CLASSIQUE	3
TT 1/8 <sup>ème</sup>	ELITE 4X4	4
	NATIONAL 4X2	4
	NATIONAL 4X4	4
PISTE 1/5 <sup>ème</sup>	TOURISME ELITE	4
	TOURISME NATIONAL	3
	FORMULE 1	4
	FORMULE FRANCE	3
TT 1/5 <sup>ème</sup>	4X2	3
	<b>4X4</b>	<b>3</b>

EN CAS D'ANNULATION : ( X-1 ) manches seront prises en compte.

## 2.5 COUPES ( COURSES ) DE MARQUE

Par Coupe ( course ) de marque, on entend une compétition organisée pour des véhicules d'une même marque, définis par un règlement technique.

Cette Coupe ( course ) ne doit pas être organisée à une date de courses inscrites au calendrier FVRC dans la même discipline ( sauf spécificités à la discipline ). Cette course ne peut pas être organisée dans les deux mois qui précèdent une course nationale sur le même circuit.

Les Coupes ( courses ) de marque organisées sous l'égide de la FVRC doivent faire l'objet d'une demande préalable accompagnée du règlement technique auprès de la FVRC avant le 30 novembre de l'année en cours.

## 3- INSCRIPTIONS AUX COURSES

Sauf instructions de l'organisateur, envoi de la demande d'inscription, au moins 5 jours (Championnat de Ligue), 15 jours (manches nationales), avant la course, à l'adresse courrier officielle du club organisateur. Les inscriptions par courrier électronique ne sont pas recevables.

IL EST OBLIGATOIRE d'indiquer les mentions suivantes:

- Date de la course, discipline et catégorie.
- Numéro de la ligue, du club et de la licence.
- Nom, prénom, adresse et téléphone ainsi que trois fréquences au minimum ou préciser l'utilisation d'un ensemble radio 2,4Ghz.
- Le numéro du transpondeur personnel.
- Pour les courses de Championnat de France, en cas d'obligation de qualification par les Championnats de Ligue, indiquer le classement qualificatif de l'année N-1.

(Photocopiez et utilisez l'imprimé joint à la fin d'Auto R/C France ou utilisez la fiche téléchargeable sur le site <http://www.fvrc.asso.fr>)

Vous devez joindre une photocopie de la licence (ou l'attestation de demande de licence) et une enveloppe timbrée à votre adresse.

Les organisateurs devront confirmer l'inscription aux pilotes qui ont envoyé une enveloppe timbrée et libellée à leur adresse.

Une amende de 12,00 € sera perçue le jour de la course par l'organisateur pour tout pilote ayant envoyé un bulletin d'inscription incomplet, incorrect, sans photocopie de licence ou sans chèque.

ATTENTION : Les licenciés ne pouvant présenter leur licence ou attestation de demande de licence le matin de la course se verront refusés par l'organisateur.

Les inscriptions sur place sont rigoureusement interdites en manches nationales.

Il est interdit de s'inscrire dans plusieurs catégories dans la même course (Sauf spécifications contraires dans le règlement de chaque discipline).

Il est possible pour un même pilote de participer le même jour et au même endroit à deux Championnats de disciplines différentes.

Lors de courses cumulées (Championnat de Ligue "PROMOTION" et "OPEN"):

- le pilote doit préciser lors de son inscription à quel Championnat il veut participer.
- les pilotes "non experts" doivent choisir leur participation en "PROMOTION" et/ou "OPEN" lors de leur inscription,

Une inscription de course émanant d'un licencié régulièrement inscrit et faite dans les délais réglementaires ne peut en aucun cas lui être refusée dans la limite du nombre officiel de places. Seule une notification de la Fédération suite à une sanction fédérale privant le concurrent de sa licence peut interdire la prise en compte de son inscription.

# règlement général

Joindre les droits d'engagement selon les instructions de l'Organisateur, ou à défaut 12,00 € par jour. Une demande d'inscription incomplète ou incorrecte peut être considérée comme nulle.

Droits d'engagement maximum :

- Challenge « Découverte » : 11,00 €
- Championnat de Ligue "PROMOTION" ou "OPEN" : 12,00 €
- Championnats de Ligue cumulés "PROMOTION" & "OPEN" : 17,00 €
- Championnat de France : 22,00 €

Les droits d'engagement non payés avec la demande d'inscription seront majorés de 10,00 € par jour de course dans le cas d'un changement de catégorie.

Le minimum garanti d'inscriptions acceptées est de (sauf spécifications contraires dans le règlement de chaque discipline):

- 80 pilotes pour tous les Championnats de Ligue.
- 80 pilotes pour les Championnats de France se courant sur 1 jour.
- 100 pilotes pour les Championnats se courant sur 1 jour et ½
- 110 pilotes pour les Championnats se courant sur 2 jours.

Si le maximum acceptable par l'Organisateur est atteint, les derniers inscrits, cachet de la poste faisant foi, seront prévenus aussitôt par courrier ou téléphone du refus de leur inscription.

Les retardataires régulièrement inscrits sont acceptés jusqu'au départ de la dernière manche de leur série de qualification.

## 4- LE DEROULEMENT D'UNE COURSE

### 4.1 PISTE

L'organisateur doit matérialiser sur la piste:

- les emplacements de départ de qualification (Ligne de départ).
- les emplacements de départ des finales.
- les emplacements pour pénalité « stop and go ».
- la ligne d'arrivée (Ligne de comptage).
- les emplacements des mécanos.
- les emplacements des ramasseurs.

Les pistes doivent être adaptées à l'échelle des voitures.

### 4.1.1 AIRE DE PILOTAGE

Emplacement pour 10 pilotes minimum.

Dimensions recommandées :

- Largeur : 0.80 m minimum par pilote
- Profondeur : 1.25 m minimum
- Hauteur depuis le sol : 1.5 m à 3 m

L'utilisation d'un rehausseur sur le podium doit être soumise à l'approbation du Directeur de Course.

### 4.1.2 SECURITE

L'accès à la piste, aux stands et à l'aire de pilotage est exclusivement réservé aux seuls licenciés. Le club organisateur doit prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires pour que ces règles soient appliquées ( barrières, affichage, ... ). Il est interdit de fumer dans les stands.

Lors des compétitions, la zone de ravitaillement est réservée aux mécaniciens des pilotes : Seulement deux mécaniciens par pilote.

## 4.2 PROGRAMME

Ce chapitre "Déroulement d'une course" peut être modifié par le programme des épreuves écrit par l'Organisateur pour les courses dites d'endurance et les amicales.

Course organisée de manière traditionnelle :

- accueil à partir de 7 heures
- qualifications le matin, finales l'après-midi
- disciplines :
  - Piste 1/10ème Electrique : SuperTourisme Sport, Supertourisme SuperSport A, Supertourisme Super Sport B.
  - Tout terrain 1/10ème Electrique : 4x2 ST, 4x2 MOD, 4X4 MOD, Truck.
  - Piste 1/10ème Thermique : 235mm 4X2, 235mm 4X4, 200mm.
  - Piste 1/8ème Thermique : classique, 4x2, 4x4.
  - Tout terrain 1/8ème Thermique : 4x2 , 4x4.
  - Piste 1/5ème Thermique : Tourisme, F1, Formule France.
  - Tout terrain 1/5ème Thermique : 4X2, **4x4**.

PROGRAMME de COURSE: Un programme détaillé du déroulement de la course doit être obligatoirement affiché ou remis à chaque concurrent.

# règlement général

## RAMASSAGE :

- En Championnat de France, le ramassage est assuré par les pilotes jusqu'aux 1/4 finales incluses (sauf spécificités particulières à la discipline). Un tableau de ramassage sera affiché avant le début de la compétition :

remontées		ramassage
1/32 <sup>ème</sup> finale A 4X4	←	1/16 <sup>ème</sup> finale A 4X4
1/32 <sup>ème</sup> finale B 4X4	←	1/16 <sup>ème</sup> finale B 4X4
1/16 <sup>ème</sup> finale A 4X4	←	1/8 <sup>ème</sup> finale A 4X4
1/16 <sup>ème</sup> finale B 4X4	←	1/8 <sup>ème</sup> finale B 4X4
1/8 <sup>ème</sup> finale A 4X4	←	1/4 finale A 4X4
1/8 <sup>ème</sup> finale B 4X4	←	1/4 finale B 4X4
1/4 finale A 4X2	←	1/2 finale A 4X2
1/4 finale B 4X2	←	1/2 finale B 4X2
1/4 finale A 4X4	←	1/2 finale A 4X4
1/4 finale B 4X4	←	1/2 finale B 4X4
1/2 finale A 4X2	}	Commissaires club
1/2 finale B 4X2		
1/2 finale A 4X4		
1/2 finale B 4X4		
finale 4X2		
finale 4X4		

- En Championnat de Ligue, lors du briefing le matin de la course, le Directeur de Course publiera un tableau de ramassage pour les pré-finales et finale(s).
- Il est obligatoire pour tous les pilotes.

Les deux premiers alinéas ne sont pas valables pour les disciplines qui n'utilisent pas de système de remontées.

## 4.3 COMPTAGE

- En cas d'utilisation de comptage automatisé (avec transpondeur) :

- L'organisateur doit fournir le transpondeur, ou
- Le concurrent peut utiliser son propre transpondeur personnel si celui-ci est compatible avec les systèmes de chronométrage de l'organisateur, sous condition qu'il ait fourni son numéro personnel lors de son inscription.

- **En championnat de France et Coupe de France le transpondeur personnel est obligatoire**

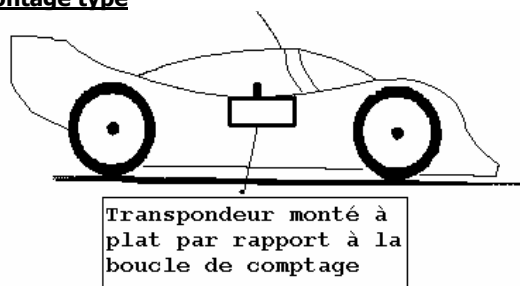
- Un seul transpondeur par voiture.
- Les concurrents doivent se plier aux exigences de l'Organisateur pour la fixation du transpondeur dans les voitures.

Celui-ci doit obligatoirement :

- être installé horizontalement et à l'intérieur de la carrosserie ou sous l'aile,
- ne pas toucher le moteur ou le pot d'échappement (le cas échéant),
- être éloigné des éléments radio (récepteur, accus, variateur...), des pièces de châssis carbone et aluminium,

- situé en arrière de l'axe des roues avant et d'une manière générale, ne pas risquer d'être détérioré pendant son utilisation.
- En cas de détérioration, la responsabilité du pilote peut être engagée et un remboursement partiel ou total pourra lui être demandé par l'organisateur.
- La fixation du transpondeur est de la seule responsabilité du pilote. Aussi, en cas de perte pendant une épreuve, aucune réclamation en tour ou en temps ne sera admise.

## Montage type



Avant chaque départ, l'organisateur s'assure du bon fonctionnement des transpondeurs de chaque voiture. Les pilotes ne participant pas à ce contrôle ne pourront pas porter réclamation

En cas de non détection d'un ou de plusieurs transpondeurs, il est possible d'arrêter la course avant la fin du premier tour et d'accorder un délai, en électrique, pour recharger les accus et de redonner le départ.

La boucle de comptage (ligne d'arrivée) doit être située dans la partie de circuit la plus proche possible de la zone des stands et avant celle-ci, en prenant en référence le sens de rotation du circuit.

L'affichage des résultats est obligatoire.

L'affichage du "tour par tour" est obligatoire en course nationale ou en toute course possédant un comptage automatique.

Il est conseillé, en manche nationale, au club organisateur d'installer un écran déporté du système de comptage sous le podium.

Deux systèmes de comptage indépendants sont obligatoires dans les courses nationales et recommandés en course de Ligue.

## 4.4 REUNION DES PILOTES

Une réunion des pilotes a lieu avant la course (briefing). Elle est conduite par le Directeur de Course. Les commissaires sportifs et les Juges sont présents. Cette réunion doit se tenir sans modifier, abîmer ou salir la piste.

Une Commission des pilotes est nommée. Elle comprend X (impair) pilotes inscrits et enregistrés à la course, elle nomme le Président de la Commission des pilotes qui les représentera au sein du Jury.

Cette Commission représente l'ensemble des pilotes et peut intervenir à tout moment de la course pour émettre un avis au sujet de l'organisation et de l'infrastructure propre au circuit (ex : balisage dangereux). Si la Commission juge bon de convoquer le Jury, ce dernier se réunit et lui seul prend une décision.

Les questions suivantes sont abordées :

- La sécurité,
- Les changements dans l'organisation,

# règlement général

- Les départs, ravitaillements, ramassages, émetteurs, durées des finales, nombre de voitures par série, par finale,
- La discipline

Tout pilote faisant partie de la commission doit être présent en permanence pendant toute la durée de la course.

Un Jury de 5 membres est constitué.

Il doit être composé :

- du Directeur de Course.
- de l'Arbitre Fédéral en course nationale, d'un représentant de la ligue ou du club organisateur pour les autres championnats.
- de 3 Commissaires sportifs:
  - un responsable du chronométrage,
  - un commissaire technique
  - le président de la commission des pilotes.

Le rôle du Jury consiste à vérifier que la course est conduite selon le règlement Fédéral et à traiter toutes les réclamations.

L'Arbitre Fédéral

Dans toutes les compétitions officielles, l'Arbitre Fédéral a tout pouvoir de décision, en cas de litige qui n'aurait pu être réglé par le Directeur de Course ou le Jury.

Règlements

Un exemplaire des règlements complets y compris le programme des épreuves est mis à la disposition des concurrents, mécaniciens et officiels pour consultation.

Un membre du Comité Directeur de la Fédération est habilité à conseiller sur les organisations de course.

Un pilote engagé dans une course, quel que soit son titre par ailleurs, ne peut se substituer au Directeur de Course.

## **4.5 NUMEROS DES VOITURES**

En course officielle, il est obligatoire d'utiliser les autocollants portant les numéros fournis par l'Organisateur dans leur intégralité, non découpés à l'exclusion de tout autre.

Les voitures devront obligatoirement avoir trois numéros dont un de chaque côté. En cas de mauvais temps, les pilotes doivent pouvoir fixer un numéro à l'arrière de leur voiture, en Tout Terrain en particulier. Une voiture sans numéro ou avec un mauvais numéro risque de ne pas être chronométrée. Le pilote ne peut faire aucune réclamation pour courir dans une autre série ou faire recourir sa série.

## **4.6 DRAPEAUX**

Code des drapeaux :

- Bleu/Blanc/Rouge : Pour les départs.
- Damiers noir/blanc : Pour les arrivées.
- Bleu : La voiture doit se laisser dépasser.
- Jaune : Danger sur la piste, ralentir.
- Noir/blanc en diagonale : Avertissement à la voiture.
- Noir : Arrêt immédiat de la voiture.
- Vert : Piste libre.
- Rouge : Arrêt immédiat de toutes les voitures, piste fermée.

Conditions d'utilisation du drapeau noir d'arrêt:

Les pilotes perturbant la conduite des autres concurrents par un comportement dangereux ou antisportif sont avertis. Deux avertissements entraînent l'exclusion immédiate et la disqualification immédiate de l'épreuve. Le drapeau noir est utilisé.

Les voitures difficilement « conduisibles », jugées dangereuses pour les autres, doivent s'arrêter et pourront repartir après réparation et autorisation du Directeur de Course.

## **4.7 EMETTEURS**

La tension d'alimentation de l'émetteur ne doit pas être supérieure à celle prévue par le fabricant. L'utilisation de batteries externes ou de packs additionnels est interdite sauf si ce type d'alimentation est prévue par le fabricant.

Pendant la course, tous les émetteurs doivent être au dépôt sauf ceux de la série ou de la finale en cours.

En cas de non respect : voir chapitre "Pénalités/sanctions".

Il est obligatoire de piloter du podium à l'emplacement numéroté correspondant à son numéro de course sauf si l'Organisateur a précisé, au briefing, une procédure différente (pilote 1 au numéro 1, pilote 2 au numéro 2, etc.).

Pendant une série ou une finale, les concurrents peuvent descendre du podium avec leur émetteur pour réparation dans les stands, sauf si l'Organisateur l'a interdit lors du briefing avant la course.

Il est recommandé à chaque personne présente sur le podium d'éteindre son téléphone portable.

Jamais un émetteur ne doit être emmené sur la piste.

Les concurrents qui abandonnent doivent immédiatement ramener leur émetteur au dépôt.

Les émetteurs seront rendus à la fin des épreuves de la journée ou quand le concurrent quitte les lieux.

Quand les Championnats ont lieu sur 1 jour et ½ ou 2 jours, tous les pilotes doivent déposer obligatoirement leur radio auprès des organisateurs dès leur arrivée sur le circuit le dimanche.

Tout changement de fréquence doit être autorisé par le Directeur de Course avant que le changement ne soit effectué.

Toutes les radios doivent avoir la possibilité de changer de fréquence.

Les concurrents qui possèdent des émetteurs de secours doivent en avvertir le Directeur de Course et, tous les émetteurs doivent être au dépôt.

Une liaison entre le pilote et le mécanicien peut être réalisée soit par transmission filaire, soit par émetteur récepteur de faible puissance homologué ARCEP sur la bande de fréquence comprise entre 433.050 Mhz et 434.790 Mhz (suivant norme NFZ 84220 = LPD, Low Power Device ). Cette fréquence devra être marquée sur les appareils et la fiche technique du matériel pourra être présentée sur simple demande de l'organisateur.

## **FREQUENCES DE RADIO COMMANDE**

– Les fréquences légales définies pour la pratique de la voiture radio-commandée définies par l'ARCEP sont :

26,815 Mhz à 26,915 Mhz

41,110 Mhz à 41,200 Mhz

72,200 Mhz à 72,500 Mhz

- L'utilisation d'ensemble radio 2,4Ghz est autorisée s'il respecte les conditions spécifiées par l'ARCEP :

# règlement général

- Puissance d'émission maximum de 10 mW,
- Doit porter le label CE,
- Doit respecter les normes de sécurité électrique EN 60950, de compatibilité électromagnétique (CEM) EN 55022 pour les perturbations et des normes EN 55024 et EN61000-6-1 pour l'immunité.

- Tableau de fréquences : Un tableau de fréquences doit être utilisé pendant les entraînements et les essais libres de compétition.

- En compétition, pendant les séries et les finales, le ruban au bout de l'antenne est interdit pour ne pas gêner les autres concurrents.

- Partage des fréquences :

- Lorsque plusieurs concurrents utilisent la même fréquence pendant les entraînements et les essais libres, le partage du temps d'utilisation se fera à l'amiable.
- En cas de conflit entre 2 pilotes de la même pré-finale ou finale, le pilote titulaire du meilleur temps de qualification n'est pas obligé de changer de fréquence .
- Il a priorité sur l'ensemble de ses fréquences. Si l'autre pilote ne peut pas changer de fréquence pour une autre libre, il ne court pas la pré-finale ou finale. Le pilote a 10 minutes pour effectuer le changement de quartz.

- En cas de problèmes « radio », un contrôle des fréquences peut être effectué. La présence à ce contrôle est obligatoire. Si une voiture manque ce contrôle, le pilote ne peut pas porter réclamation et peut être exclu de la course en cas de nouveau problème du à son matériel de radio-commande. Les 10 émetteurs doivent être allumés et manipulés sur le podium pendant les tours d'essais même si la voiture n'est pas là.

- Ne jamais allumer un émetteur sans être certain de ne gêner personne.

## **4.8 ESSAIS LIBRES**

Des essais libres doivent être autorisés par l'organisateur.

Dans les courses nationales, l'organisateur doit laisser des essais libres de 10 minutes aux pilotes de la finale et d'au moins 5 minutes pour les pilotes des pré-finales.

Pour les championnats nationaux et Coupe de France ayant lieu sur deux jours ou ceux ne prévoyant aucune manche qualificative le dimanche, les essais libres le dimanche sont obligatoires pour les finalistes (voir § ci-dessus) et les qualifiés directs (voir spécificités par discipline).

## **4.9 ESSAIS CONTROLES**

L'organisateur peut prévoir des essais contrôlés et ils peuvent être obligatoires en course nationale selon les disciplines.

Les essais contrôlés sont organisés dans les mêmes conditions que les séries de qualifications.

Les émetteurs doivent être au dépôt sauf ceux de la série en cours.

Il n'y a pas de chronométrage officiel.

L'heure du début des essais contrôlés ne doit pas être antérieur à 8h.

Le nombre de pilotes par série peut être de 10 maximum.

## **4.10 ESSAIS CHRONOMETRES**

- Identiques à une manche de qualification (Chaque pilote court dans la série qui lui a été attribuée pour les qualifications avec fréquence attribuée, puce et numéro).

- Le ramassage est assuré comme en qualification. L'organisateur effectue le chronométrage et affiche les résultats.

- La durée de ces essais est déterminée par l'organisateur.

- En aucun cas, les résultats de cette séance d'essais chronométrés ne peuvent être utilisés en complément et/ou substitution des manches de qualifications réglementaires.

## **4.11 INSPECTION TECHNIQUE**

L'inspection technique concerne la mise en conformité des voitures avec le règlement et ce à tout niveau : poids, carrosserie, dimensions de la voiture et de l'aileron, motorisation.

Le contrôle technique doit être effectué dans un lieu ou local indépendant de la zone des stands.

Le contrôle technique doit juger de l'état du véhicule, de la radio, etc. et peut demander des modifications avant la participation à une épreuve.

Le Directeur de course peut demander l'inspection d'une voiture à tout moment de la compétition.

Seules les voitures conformes au règlement dans les formes et les dimensions sont acceptées.

La conformité des voitures devra obligatoirement être vérifiée dans tous les Championnats.

Le pilote ou son mécanicien peut, s'il le désire, ou doit suivant les particularismes liés à la discipline, assister au contrôle de sa voiture .

**Les châssis** sont marqués avec un numéro différent par concurrent (de préférence à l'intérieur du châssis). Un seul châssis doit être utilisé pour toutes les manches de qualification et les finales. Une exception est faite en cas de casse du châssis, après accord du Directeur de course. Dans ce cas, un nouveau châssis doit être présenté à l'inspection technique pour être marqué.

**Les dimensions** des voitures peuvent être prises dans toutes les positions de la suspension, roues au sol, roues directrices non braquées.

**Le poids** : La balance mise à disposition par l'organisateur peut-être certifiée par les organismes habilités. Elle sera la seule et unique référence pour l'ensemble de la compétition et ne pourra être remise en cause.

Dans les disciplines thermiques, la mesure est effectuée réservoir vide.

**Les carrosseries** doivent être non transparentes et correctement finies pour l'engagement dans une course.

Toutes les voitures doivent avoir un pare-brise transparent, sauf s'il n'y a pas de pare-brise sur la voiture réelle. Les pare-brise

# règlement général

ouverts ou peints sont interdits. Les vitres de côté et la lunette arrière doivent être transparentes ou ouvertes

Il est interdit de faire évoluer une voiture sans sa carrosserie pendant toute la durée de l'épreuve (y compris pendant les essais).

La figurine du pilote représentée au moins par la tête, les épaules et les bras doit être à l'emplacement approprié dans toutes les voitures à cockpit ouvert et les voitures à carrosserie tubulaire.

La figurine doit être réaliste à l'échelle et peinte d'au moins 3 couleurs.

Un pilote en plastique transparent et non peint ou un pilote sans casque ou avec un visage vert n'est pas réaliste. Il ne doit pas être amputé de sa tête pour le passage du bouchon de réservoir ou d'un autre élément.

Les ouvertures dans la carrosserie ou le cockpit autres que celles existantes sur les voitures réelles doivent être limitées.

Aucune partie du châssis ne doit dépasser de la carrosserie. Exception : les carrosseries ne recouvrant pas le moteur et le train arrière.

Les servos, le récepteur, les batteries, le sauve-servo, la tringlerie ne doivent pas dépasser de la carrosserie originale. La carrosserie ne doit pas être déformée pour permettre de loger ces éléments.

Aucune voiture ne pourra courir si elle présente un danger ou risque d'endommager les autres voitures, ou si sa carrosserie n'est pas fixée solidement.

## Parc fermé :

A l'issue de chaque épreuve, toutes les voitures qui viennent de courir sont mises en parc fermé pour contrôle technique. Elles sont gardées en parc fermé pour toute la durée de la série de qualification suivante.

En cas d'application d'une gestion de course type EFRA, les voitures sont conservées pendant toute la durée des demi-finales.

En thermique les voitures des finales doivent rester après l'arrivée à la disposition de la Direction de course pour contrôle technique.

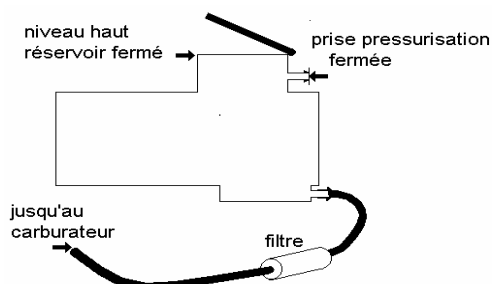
En électrique, toutes les voitures doivent être contrôlées après chaque manche de finale.

## Contrôle du réservoir :

Le volume du réservoir est mesuré y compris la durite jusqu'au carburateur plus le ou les filtres à essence, par aspiration dans le réservoir.

Le réservoir doit être plein, la pressurisation débranchée et bouchée. L'éprouvette de contrôle est fournie par l'Arbitre Fédéral lors des manches nationales.

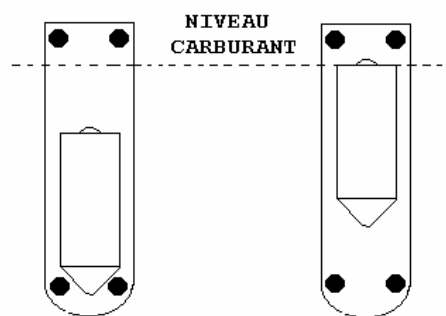
Aucun objet mobile **autre que celui d'origine** ne doit être placé dans le réservoir (**sauf spécificité de catégorie**).



Capacité maximum du ou des réservoirs y compris le ou les filtres à carburant et durite(s) : Voir règlement de chaque discipline.

En cas de contrôle de réservoir positif, un deuxième contrôle devra être effectué 10 minutes après le premier.

## Contrôle avec NITROMAX (Piste 1/8<sup>ème</sup>, 1/10<sup>ème</sup> Th. & Tout-terrain 1/8<sup>ème</sup>) :



Carburant conforme

Carburant non conforme

L'appareil doit être utilisé entre 10 et 30 degrés de température extérieure. La mesure sera effectuée en prélevant 10 cc de carburant. Le flotteur doit être introduit dans l'éprouvette après remplissage avec le carburant. En cas de litige, la mesure sera faite à 20°C.

Pour les disciplines thermiques, des prélèvements pour analyse de carburant pourront être effectués à tout moment.

## Traitement des pneus :

Les produits de traitement des pneus étant potentiellement dangereux pour la santé, leur mise en œuvre (application) sur le circuit est interdite.

## 4.12 CATEGORIES

Les catégories sont définies dans chaque discipline.

Tout pilote doit concourir dans la catégorie de sa voiture.

La catégorie dans laquelle s'est engagé le concurrent sera vérifiée et la conformité de sa voiture contrôlée.

Une seule voiture par concurrent et par catégorie est acceptée à la course.

## 4.13 QUALIFICATIONS

Le sens de rotation est le même pendant toute la durée de la compétition.

Les séries seront faites de façon équitable pour tous les concurrents et regroupées par catégorie.

En cas de courses cumulées (PROMOTION & OPEN), il est préconisé de séparer :

- . les experts et non-experts en qualifications
- . les finales PROMOTION & OPEN.

Huit voitures par série (maxi exceptionnel : 10 voitures).

Les séries seront faites avec des voitures de même catégorie (sauf pour une série si le nombre d'inscrits n'est pas multiple de 8).

# règlement général

Il y a un minimum de 3 minutes entre la fin d'une série et le départ de la suivante, et un minimum de 2 minutes entre la remise des émetteurs et le départ.

Le délai entre les séries peut être porté à 5 minutes en Championnat de France, à condition que puissent être organisées 3 manches de qualifications.

Il est obligatoire de tenir compte des 30 premiers du tableau des valeurs pour établir les séries en manche nationale (système "têtes de série").

Toutes les manches et séries de qualification doivent se dérouler dans les mêmes conditions de piste et d'éclairage.

Seules les différences dues aux conditions atmosphériques imprévisibles et la dégradation normale et progressive de la piste peuvent exister. Une remise en état de la piste ne pourra être effectuée qu'à la fin de toutes les manches de qualifications (même dans le cas où les manches se poursuivraient le dimanche).

Le temps du chronométrage s'arrête au 1/10<sup>ème</sup> de seconde, sauf comptage électronique au 1/100<sup>ème</sup> de seconde.

Pour participer aux phases finales, un concurrent doit avoir obligatoirement effectué un tour (au moins) lors des manches de qualifications. Dans le cas contraire, il ne sera pas classé dans le résultat final de la course.

Déroulement des qualifications : voir règlements par discipline.

## 4.14 PRE-FINALES ET FINALES

En pré-finales et finales : 10 pilotes.

Si un des 10 pilotes qualifiés pour participer aux phases finales ne prend pas le départ, il ne peut en aucun cas être remplacé par le suivant. Il sera alors classé 10<sup>ème</sup> de la finale ou pré-finale qu'il n'aura pas courue.

### Demande de report de départ :

Un seul report est possible par demi-finale ou finale.

En courses nationales, si l'un des dix pilotes qualifiés pour la finale ou les demi-finales demande un report du départ (10 minutes maximum) suite à un problème mécanique ou électronique, il partira en 11<sup>ème</sup> position sur la grille départ. Pendant ce report, la piste peut être fermée. Dans ce cas, les voitures restent dans la zone de ravitaillement. S'il s'agit d'un problème de l'organisation, le pilote reprendra sa place initiale sur la grille de départ.

Lors des départs de finale, 1/2, 1/4 ..., si un pilote doit changer de fréquence suite à une erreur de l'organisateur, le départ est retardé de 10 minutes. Toutes les autres voitures sont placées en parc fermé.

Un utilisateur d'ensemble radio 2,4Ghz ne peut demander de report de départ pour un problème « radio ».

La limite pour demander le report du départ est le commencement du décompte des 10 secondes (sauf spécificités dans les règlements particuliers).

Une pré-finale doit être courue si elle comprend au moins 5 voitures et si le timing le permet. Sinon les 10 meilleurs qualifiés de la catégorie vont directement en pré-finale supérieure ou en finale.

Le Directeur de Course peut organiser une Super Finale intégrant obligatoirement les pilotes de la catégorie dont le nombre serait inférieur à 5.

Cette Super Finale servirait à classer la catégorie n'ayant pas eu sa propre finale.

Cette décision doit être précisée au briefing.

La dotation (remise des prix) de cette Super Finale sera faite au scratch.

Déroulement des finales : voir règlements par disciplines.

### 4.14.1 Gestion de course type « FVRC »

Ceux qui, à l'issue des séries de qualifications, ont réalisé les 7 meilleurs temps de leur catégorie sont qualifiés directement pour la finale de leur catégorie.

Les voitures sont numérotées de 1 à 7 dans l'ordre des qualifications.

Ceux qui ont réalisé du 8<sup>ème</sup> au 17<sup>ème</sup> temps de leur catégorie sont qualifiés pour la 1/2 finale de leur catégorie.

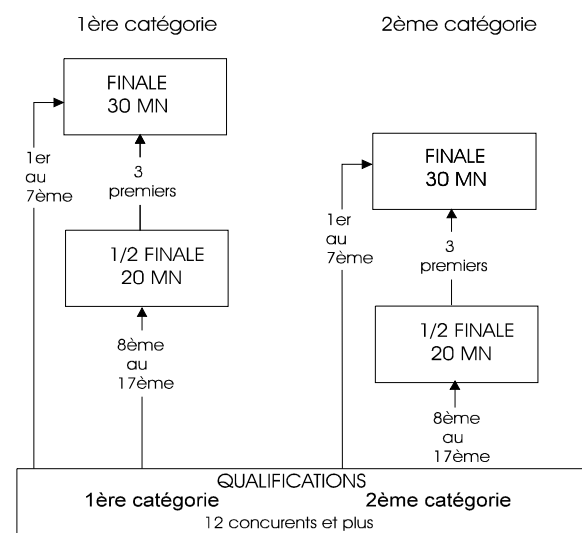
Les 3 premiers de la 1/2 finale montent en finale.

Le programme peut prévoir des 1/4 de finales, 1/8<sup>ème</sup>, 1/16<sup>ème</sup>, etc...

En cas de 1/4 de finale, ceux qui ont réalisé du 8<sup>ème</sup> au 14<sup>ème</sup> temps de leur catégorie sont qualifiés pour la 1/2 finale de leur catégorie et ceux qui ont réalisé du 15<sup>ème</sup> au 24<sup>ème</sup> temps de leur catégorie pour le 1/4 de finale.

Les 3 premiers du 1/4 de finale montent en 1/2 finale. Même principe en cas de 1/8<sup>ème</sup> de finale, 1/16<sup>ème</sup>, etc...

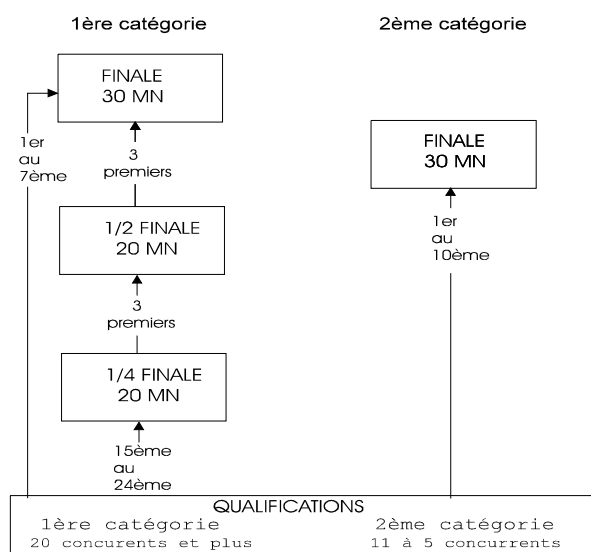
1<sup>er</sup> exemple : Plus de 11 concurrents dans chaque catégorie 34 participants aux 1/2 et finales.



2<sup>ème</sup> exemple : 11 à 5 concurrents dans une catégorie.

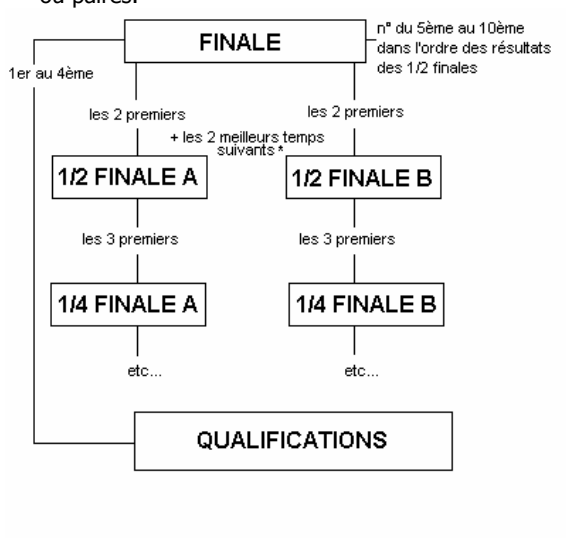
- 34 participants aux 1/4, 1/2 et finales.

# règlement général



## 4.14.2 Règlement de course « EFRA PISTE THERMIQUE »

- Tableau des remontées :
- Suite aux qualifications, les quatre premiers pilotes classés vont en Finale directement. De plus, vont en finale :
- les deux premiers de la demi-finale A
  - les deux premiers de la demi-finale B
  - les deux pilotes ayant obtenu les meilleurs temps suivants des deux 1/2 finales confondues.
  - Les pré-finales débutent toujours par les pré-finales « B » ou paires.



### Exemple :

les demi-finalistes sont répartis de la manière suivante :

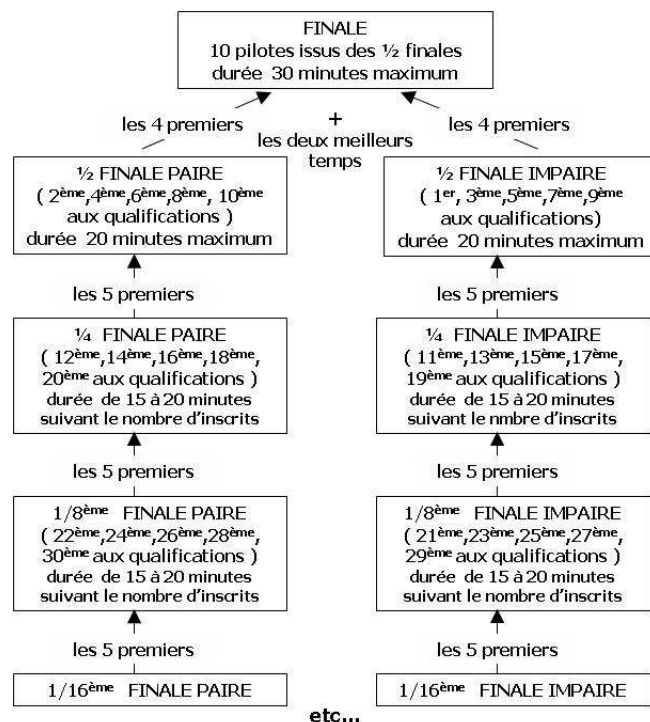
- le 5ème meilleur temps en 1/2 finale « A »
- le 6ème meilleur temps en 1/2 finale « B »
- le 7ème meilleur temps en 1/2 finale « A »
- le 8ème meilleur temps en 1/2 finale « B », etc.

1/4 de finale : idem 1/2 finale, etc.

- Attention: Par temps de pluie, les trois premiers pilotes de chaque 1/2 finale vont en finale.

## 4.14.3 Règlement de course spécifique PISTE (évolution FVRC 2006)

Ce nouveau règlement sera utilisé pour les Coupe de France et Coupe des Ligues, PISTE 1/8<sup>ème</sup>, PISTE 1/10<sup>ème</sup> « thermique ».



## 4.15 DEPARTS

### 4.15.1 Départ décalé : (Qualifications)

Pour les courses nationales, internationales et toutes les courses dont l'Organisateur possède la procédure des départs décalés est obligatoire.

Lorsque les voitures passent sur la ligne de chronométrage, elles déclenchent un chronomètre pour chacune d'elles. L'arrivée se juge toujours sur le premier passage de chaque voiture au delà des 5 minutes.

Les voitures qui tardent à prendre le départ ont leur chronomètre déclenché lorsque la première des voitures a son premier tour compté. Le départ devra alors se faire depuis la piste de ravitaillement.

Dans le cas où aucune voiture n'arrive à prendre le départ dans la minute qui suit le top départ, le chronomètre de toutes les voitures se déclenchera alors pour 5 minutes.

Le Directeur de Course est dans l'obligation de faire annoncer l'ordre de départ des différentes voitures avant que le starter ne libère ces dernières.

Le départ s'effectue avec décompte de 10 à 3 puis départ de chaque voiture à l'appel de son numéro avec levée du drapeau.

### 4.15.2 Départ lancé : (Qualifications)

Piste ouverte pour une période d'essais libres d'au moins deux minutes lorsque tous les pilotes sont en possession de leurs émetteurs.

Il annonce :

« DEPART DANS UNE (1) MINUTE »

Puis après 30 secondes,

« DEPART TRENTE (30) SECONDES »

Puis après 20 secondes,

« DEPART DIX (10) SECONDES ».

# règlement général

Cette dernière annonce faite, le départ est donné (signal sonore) à l'appréciation du responsable du chronométrage. Le chronométrage (départs décalés) est lancé quelque 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.

Les voitures ne peuvent pas stationner devant la boucle de comptage pour attendre le départ de la course.

## 4.15.3 Départ direct : (pré-finales et finales)

Le départ effectif est précédé d'un tour de chauffe seulement. Pour ce tour de chauffe le départ de chaque voiture est donné individuellement par le commissaire de piste.

Les voitures restent dans l'ordre de départ et viennent se positionner après ce tour à leur emplacement sur la ligne de départ.

Si une voiture cale pendant le tour de chauffe, elle repart soit sur la ligne de départ directement, soit depuis la piste de ravitaillement si le décompte du départ final est arrivé à 3.

Pour le départ effectif, les voitures doivent être dans leur emplacement (grille F1 ou Le Mans) derrière la ligne de départ, maintenues par les mécaniciens.

Le décompte se fait distinctement de 10 à 3 secondes, puis s'arrête.

A 3 secondes, le mécanicien doit impérativement et immédiatement lâcher la voiture et évacuer la piste.

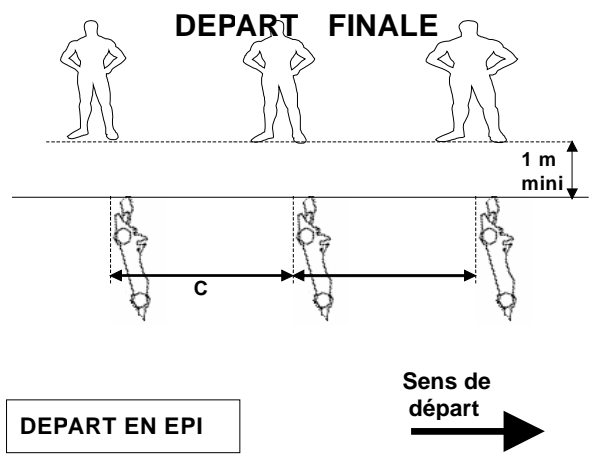
Les voitures attendent dans leur emplacement le signal sonore du départ.

Le starter contrôle le départ et donne les indications suivantes :

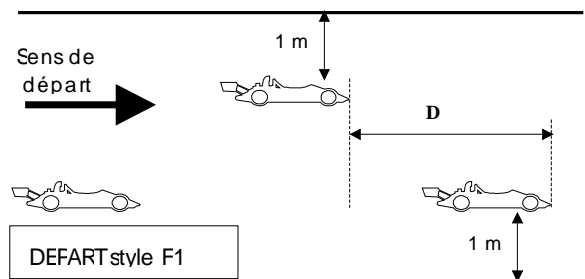
- Il tient son drapeau levé pour indiquer le départ imminent.
- Il baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 sec.
- Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau.

Il lève son drapeau au signal sonore. C'est le signal sonore qui donne le départ.

Le type de départ (épi ou F1) est une décision du Directeur de course et sera précisé au cours du briefing ( sauf règlement particulier de discipline ).



Les voitures sont positionnées à 90° par rapport à la ligne de rive sous la responsabilité du Directeur de Course suivant la configuration du circuit.



Les cotes C et D sont des minimums conseillés à adapter en fonction de la configuration du circuit.

	P12e	P10e	TT10	P10t	P8	TT8	P5	TT5
C	2	2	2	3	3	4		4
D	2	2	2	3	3	3	4	3

Un avertissement audible est donné à 1 minute et à 30 secondes avant le départ.

## 4.16 ARRIVEES

L'arrivée pour chaque voiture a lieu au premier passage sur la ligne d'arrivée après le temps réglementaire de la course. Les voitures doivent franchir la ligne d'arrivée par leurs propres moyens sans aucune intervention extérieure.

Les voitures qui auraient des difficultés à rejoindre la ligne d'arrivée ne seront pas attendues plus de 60 secondes après le temps réglementaire.

Après le signal indiquant la fin du temps réglementaire, la piste de ravitaillement sera fermée et aucune voiture ne pourra en repartir.

## 4.17 CLASSEMENTS DE LA COURSE

Le classement général de la course est fait dans l'ordre des résultats de la finale, puis :

- en thermique : les 1/2 finalistes n'ayant pas participé à la finale, puis les 1/4 finalistes, etc.
- en électrique : les finalistes « B », finalistes « C », etc.

En cas d'ex-æquo en sous finales ou finale, le pilote ayant le N° le plus élevé est classé avant celui de N° inférieur (Il a parcouru une plus grande distance).

Les concurrents n'ayant pas été qualifiés pour une finale ou 1/2, 1/4, 1/8... en thermique ou finale « B », « C »... en électrique sont classés dans l'ordre des temps de qualification.

Si la journée de course est perturbée par la pluie, le classement général d'une catégorie ne sera officialisé que si les concurrents de la catégorie ont eu au moins une chance de courir tous au moins une série de qualification dans les mêmes conditions.

Le classement sera celui de toutes les finales qui ont eu lieu et des qualifications pour les finales qui n'ont pu être courues.

# règlement général

Un rapport de clôture doit être rempli pour chaque course et pour chaque catégorie. En cas de course cumulée, il doit y avoir autant de rapports que de catégories. Dans le cas de rapport informatisé, son contenu doit être conforme au rapport fédéral officiel ( modèle mis à disposition sur le site [www.fvrc.asso.fr](http://www.fvrc.asso.fr) ).

Les rapports de clôture des Championnats de Ligue devront être adressés sous 8 jours au Responsable des classements de la ligue qui enverra aussitôt un exemplaire à la Fédération après vérification de la conformité de ce rapport.

Les organisateurs sont tenus de faire parvenir les résultats des compétitions officielles, dans les 8 jours, aux Responsables des classements des Ligues concernées pour les pilotes extérieurs à la Ligue.

Les résultats des courses nationales sont à envoyer dans les 8 jours au Vice-Président de la catégorie et au secrétariat de la Fédération.

Les classements des Championnats de Ligue doivent être obligatoirement faits par les responsables des classements et adressés à la Fédération dès la fin des championnats. (Voir la liste des responsables de classements, avant le règlement général)

Les clubs qui n'enverront pas les classements des courses qui leur sont confiées devront s'acquitter d'une amende de 80,00 € auprès de la Fédération avant le 31 Décembre de l'année en cours. Cette sanction sera publiée dans Info Auto Club.

## **4.18 REMISE DES TROPHÉES**

La cérémonie de remise des trophées se termine au plus tard à 18 h 30 sauf si l'organisateur a stipulé une autre heure dans son programme.

Recommandations aux Clubs : Ne pas faire de différence entre les catégories lors de la remise des prix (sauf différence importante dans le nombre de participants par catégorie).

Il est conseillé de récompenser le premier pilote licencié ESPOIR de chaque catégorie ainsi qu'au moins les trois premiers (podium) en Championnat de Ligue.

## **4.19 INTERRUPTION DES COURSES - PLUIE**

Si les épreuves sont interrompues pour des raisons de commodités (repas des concurrents ou Chronomètres, etc.) la piste n'est pas fermée plus de 30 minutes (sauf règles obligatoires ou timing spécifique communiqué par l'organisateur). Au delà, la piste est ouverte aux essais libres.

Si les épreuves doivent être interrompues pour cause de pluie ou une raison quelconque indépendante de la volonté des organisateurs, le Jury décidera de leur annulation ou de la continuation.

### Arrêt pour la pluie.

En cas de pluie rendant la piste réellement impraticable, c'est le Directeur de Course qui décide d'interrompre une course. La manche de qualification et/ou la pré finale commencée doit aller à son terme avant d'interrompre la compétition sauf en cas d'orage.

Pluie pendant les qualifications : (Sauf spécifications particulières en discipline )

- Si tous les concurrents d'une catégorie ont eu au moins une chance de courir une série sur le sec, tous les résultats compteront. Le Directeur de Course peut autoriser à recourir les séries n'ayant pas couru 3 fois sur le sec, si le temps restant et les conditions atmosphériques le permettent.
- Si tous les pilotes d'une catégorie n'ont pas eu une chance de courir une série sur le sec, mais ont tous au moins une chance de courir sur le mouillé, seuls les résultats sur piste mouillée compteront.
- Le Directeur de Course peut autoriser à recourir les séries n'ayant pas couru 3 fois sur le mouillé si le temps restant et les conditions atmosphériques le permettent.
- Si tous les pilotes d'une catégorie n'ont pas eu au moins une chance de courir 1 série dans les mêmes conditions, les résultats de l'épreuve pour cette catégorie ne seront pas officialisés.

Interruption pendant les finales en thermique :

En cas d'interruption d'une finale en cours, la procédure suivie est :

- Avant 10 mn de course, les résultats acquis sont annulés et un nouveau départ est donné pour la durée totale prévue.
- Passé 10 mn de course, les résultats acquis au moment de l'interruption officielle compteront et un départ sera donné pour le temps restant.

Les 2 résultats seront ajoutés pour obtenir le résultat final.

Si un 2ème départ ne peut avoir lieu, le résultat à l'interruption sera le classement final.

A l'interruption de la course, les pilotes doivent laisser leurs voitures sous contrôle du Directeur de Course, ne pas rentrer aux stands. Tout ce qu'ils peuvent faire est d'arrêter le moteur, d'éteindre la radio et faire le plein. Aucune réparation n'est autorisée, ni changement de pneus. Ceux qui n'observeraient pas cette règle seraient immédiatement disqualifiés.

Les décisions d'officialisation des résultats de manches de séries sont prises à la fin des qualifications.

## **4.20 ANNULATION DE COURSES**

Toute annulation de course doit être motivée par écrit auprès du Président de Ligue concerné et de la Fédération. Cette annulation doit être accompagnée de la demande de report.

- Possibilité de transférer un championnat annulé en créant un championnat cumulé à condition de prévenir le Président de ligue, la Fédération et les pilotes.

### COURSES NATIONALES:

L'annulation ou l'arrêt d'une course nationale ne pourra être décidée avant 12 heures (Sauf spécifications contraires dans le règlement de chaque discipline). La décision doit être prise par le Jury de la course.

# règlement général

## 5- CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS

### LES POINTS EN CHAMPIONNAT:

Les points attribués lors d'une manche de Championnat sont fonction du classement général de la course dans chaque catégorie.

1<sup>er</sup> : 400, 2<sup>ème</sup> : 370, 3<sup>ème</sup> : 340, 4<sup>ème</sup> : 310, 5<sup>ème</sup> : 280, 6<sup>ème</sup> : 250, 7<sup>ème</sup> : 220, 8<sup>ème</sup> : 200, 9<sup>ème</sup> : 180, 10<sup>ème</sup> : 160, 11<sup>ème</sup> : 150, 12<sup>ème</sup> : 140, 13<sup>ème</sup> : 130, 14<sup>ème</sup> : 120, 15<sup>ème</sup> : 110, 16<sup>ème</sup> : 100, 17<sup>ème</sup> : 90, 18<sup>ème</sup> : 80, 19<sup>ème</sup> : 70, 20<sup>ème</sup> : 60,  
et de 1 en 1 jusqu'au 79<sup>ème</sup>, les suivants ayant un point.

### LES CLASSEMENTS :

Les ex-aequos sont départagés par la ou les meilleures places effectuées sur les manches retenues pour le classement. En cas d'égalité parfaite, les ex-aequo sont départagés par la meilleure place de la ou des manches suivantes.

A l'issue d'une course de Championnat de Ligue, les pilotes extérieurs à la ligue organisatrice obtiennent les points correspondants à leur classement dans la course.

Un classement spécifique aux pilotes de la Ligue (en retirant les pilotes hors Ligue) détermine les points pour les pilotes de la Ligue.

- Le classement est fait suivant le tableau ci-joint :

Nombre de manches organisées dans la ligue	Courses prises en compte pour le classement (1)		
	Meilleurs résultats dans la ligue	Meilleurs résultats suivants dans la ligue ou hors ligue	Total des manches prises en compte pour le classement
13 ou +	7	1	8
11 ou 12	6	1	7
9 ou 10	5	1	6
7 ou 8	4	1	5
4 à 6	3	1	4
3	2	2	4
1 ou 2	1	3	4
0	0	4	4

(1) La manche est prise en compte que si elle a été courue.

## 6 - DIVERS

### 6.1 PRIX ET RECOMPENSES

Il est interdit d'être rémunéré pour la participation à une course (sauf courses à primes autorisées par la F.V.R.C.).

Les primes par tout moyen de paiement sont formellement interdites (espèces, chèques, bons du trésor, actions de toute valeur).

Les lots auront une valeur raisonnable en rapport avec l'importance de la course.

Les trophées annoncés dans le programme des épreuves le sont à titre indicatif.

Les vainqueurs n'ont aucun droit de réclamer un prix.

Les compétitions sportives organisées par les clubs de la F.V.R.C., (Championnats Nationaux, Coupes Nationales, Championnats Internationaux), font l'objet d'une seule et unique remise des prix. Cette remise de récompenses se fait à l'issue de la compétition par le club organisateur et sous son entière responsabilité (au nom de la F.V.R.C pour les Coupes et Championnats Nationaux). Dans ce cas, une remise des prix mono-marque est interdite. Le caractère sportif de ces manifestations interdit toute remise de lots en fonction des résultats d'une marque et tout critère d'attribution de récompenses autre que les résultats sportifs sont proscrits.

### 6.2 COURSES A PRIMES

Une course à primes devra obligatoirement être organisée par un club affilié à la Fédération.

Les participants devront également tous être licenciés à la Fédération ou être détenteurs d'une licence EFRA le cas échéant.

Pour le cas ou des pilotes détenteurs de licences EFRA (et non licenciés National) s'inscriraient, l'organisateur devra obtenir, en plus de celle de la Fédération, l'approbation de l'EFRA pour sa course à primes.

En aucun cas une course à primes ne pourra être intégrée à un Championnat Fédéral (ligue ou national).

Toutefois, il est tout à fait envisageable qu'une course à primes se dispute sur plusieurs manches. Les droits d'engagement sont laissés libres à l'organisateur.

Un représentant Fédéral pourra surveiller le bon déroulement des épreuves et le respect du règlement.

Des aménagements du règlement pourront être apportés après approbation de la Commission FVRC « Course à primes », dans la mesure où ceux-ci seront clairement exposés lors de la demande.

#### 6.2.1 DETERMINATION DE LA LIMITE COURSE A PRIMES/COURSE AVEC LOTS

Une course (ou l'ensemble des manches) est considérée à primes à partir du moment où :

- La valeur d'un lot est supérieure à 1000 €.
- ou bien
- La valeur totale des lots sur l'ensemble de la manifestation est supérieure à 2000 €.

La valeur des lots s'entend prix public couramment pratiqué (ou prix de vente conseillé par le fournisseur); Ce prix étant TTC.

Les lots pourront être sous la forme de marchandises, services, bons d'achats. En aucun cas, ils ne pourront être remis en liquidités, actions, bons du trésor. Pour les courses à primes, pourront être autorisés les chèques et les virements postaux.

## **6.2.2 DEPOT DE DEMANDE D'ORGANISATION DE COURSE A PRIMES**

Le dossier devra être déposé par le club organisateur à la même date que pour les calendriers nationaux. Aucune publicité ne pourra être faite par le club avant la réponse de la Fédération.

Les droits d'inscription au calendrier sont de 150,00 €.

### **Remarques:**

Le délai de dépôt du dossier est fixé à trois mois.

La demande d'organisation devra comporter :

- Nom et adresse du club et de ses dirigeants.
- Numéro d'affiliation du club et numéro de licence des dirigeants.
- Lieu et adresse de la manifestation.
- Tracé, installation, plan d'accès du circuit.
- Règlement et catégories de la manifestation.
- Descriptif précis (avec chiffrage) de tous les lots.
- Un chèque du montant de l'inscription (chèque retourné si la commission refuse la course).

## **6.2.3 SANCTIONS PREVUES POUR COURSE A PRIMES SANS AUTORISATION DE LA FEDERATION**

Pour les pilotes : suppression de licence d'une durée de 6 mois.

Pour le club organisateur : interdiction d'organiser une course pour une durée de 1 an.

## **7- INCIDENTS DE COURSE**

### **7.1 RECLAMATIONS**

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents. Toutefois, les Officiels peuvent toujours agir d'office, voir modifier un résultat, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation.

Si la décision du Directeur de Course provoque une réclamation contre une décision, c'est le Jury ou l'arbitre fédéral qui tranchera définitivement.

Le délai pour déposer un protêt est de 15 minutes après l'affichage des résultats de la série ou de la finale en question.

Le protêt doit être écrit et remis au directeur de course ou à un Membre du Jury qui lui transmettra avec 50,00 € (au bénéfice du club organisateur) qui seront restitués si la réclamation est justifiée.

Il n'est pas obligatoire de déposer un protêt pour demander une vérification du chronométrage, mais le délai de 15 minutes s'applique à une telle demande. La demande de vérification du chronométrage peut être faite au Directeur de Course ou à un membre du Jury qui transmet au Directeur de Course. Le demandeur aura accès aux documents de chronométrage pour indiquer où il pense qu'une erreur a été commise.

Si l'erreur est justifiée le résultat sera modifié.

En cas de désaccord du concurrent avec la décision du Directeur de Course, il est possible de faire appel au Jury pour arbitrage. La décision du Jury est irrévocable.

Toutes les annonces de classement pendant les courses sont officielles. Nul ne peut se plaindre d'avoir été influencé par une annonce officielle.

### **7.2 VOITURES ENDOMMAGEES**

Les dommages subis par les voitures pendant une série ou une finale qui ne rendraient plus le véhicule conforme au règlement ne sont pas une cause d'arrêt obligatoire sauf :

- la perte de toute la carrosserie (l'aileron ne fait pas partie de la carrosserie),
- un silencieux inefficace,
- une voiture rendue difficilement pilotable et dangereuse pour les autres concurrents,
- perte radio,
- train avant endommagé,
- moteur au ralenti,
- têtes à queue trop fréquents.

Les voitures peuvent repartir après réparation.

Les voitures victimes des fautes des autres pilotes ne bénéficieront d'aucun avantage ni ne recourront pour cette raison.

### **7.3 PENALITES - SANCTIONS - DECISIONS OFFICIELLES**

Les pénalités (tour en moins, avertissements, etc.) sont portées sur le panneau d'affichage en regard des résultats du concurrent.

Le Directeur de Course ou l'Arbitre Fédéral peuvent faire de simples avertissements jusqu'à la disqualification immédiate en fonction des circonstances pour tout comportement antisportif et non respect des règlements ou faute volontaire. La Commission de discipline de la Fédération peut être saisie.

**Le Directeur de Course ou l'Arbitre Fédéral disposent d'un temps de réflexion avant attribution d'une éventuelle pénalité et doivent informer le pilote qu'il est sous enquête .**

#### **7.3.1 PENALITE D'ARRÊT sous forme de STOP AND GO**

Le Directeur de course, ou l'arbitre doit informer le pilote au moyen de la sonorisation.

Le pilote doit amener sa voiture à l'emplacement désigné à cet effet pendant l'un des 3 tours suivants.

Cet emplacement est sous le contrôle du commissaire des départs, aucun plein ou réparation n'est permis.

Si le pilote ne s'arrête pas, et y compris dans le cas où il reste moins de 3 tours avant l'arrivée, une pénalité de 1 tour sera donnée.

Le Stop & Go est applicable sous deux formes :

- Arrêt simple sans décompte de 10 sec. pour les fautes mineures.
- Arrêt avec décompte de 10 sec. pour les fautes majeures (par exemple : conduite antisportive, toute voiture dépassant de son emplacement avant le signal sonore de départ, ravitaillement non-conforme, ...).

# règlement général

Lors de l'exécution du Stop & Go, aucun ravitaillement n'est autorisé :

- Pendant l'exécution de la pénalité,
- Ni avant l'entrée dans la zone de ravitaillement qui précède l'exécution de la pénalité,
- Ni avant, ni après l'arrêt dans l'emplacement réservé pour l'exécution de la pénalité.

## **7.3.2 DISQUALIFICATION POUR CONTROLE TECHNIQUE NON CONFORME**

- Si une voiture n'est pas conforme après une manche de qualification, cette manche ne sera pas prise en considération. En cas de récidive de la même voiture, pour le même motif, disqualification immédiate de la course.
- Disqualification totale de la course si la voiture est jugée non conforme en pré-finale et finale (sauf spécifications particulières de discipline).

## **7.3.3 DISQUALIFICATION TOTALE DE LA COURSE sans classement pour le pilote concerné**

- Deux avertissements officiels pendant la manifestation.
- Tout comportement antisportif.
- Outrage en actes ou en paroles.
- Rouler à contre-sens.
- Changement de châssis non autorisé par le Directeur de Course (pas de changement de voiture).
- Changement de fréquence non autorisé par le Directeur de Course.
- Un émetteur opérationnel trouvé dans les stands.
- Utilisation d'un carburant non conforme au règlement: l'hydrozine, le peroxyde d'hydrogène (eau oxygénée), le toluène sont interdits. Sont autorisés : les huiles de synthèse ou végétale. Le méthanol et le nitrométhane (excepté en 1/5<sup>ème</sup> Piste thermique). L'organisateur se réserve le droit d'analyser le carburant.
- Non respect des règles sur l'utilisation de produits de traitement des pneus.
- Toute absence au ramassage d'une pré-finale ou finale entraîne une disqualification totale de la course.

## **7.3.4 PENALITE D'UN TOUR sur la meilleure manche (1)**

(1) En qualification, il s'agit de la manche retenue pour le classement final des qualifications et qui restera la meilleure manche prise en compte.

En finale des disciplines électriques, il s'agit de la meilleure manche retenue pour le classement final des Finales.

- Absence au ramassage pendant les séries ou les finales, sauf si le pilote concerné n'est pas encore enregistré à la course.
- Non respect des décisions des Officiels.

## **7.3.5 PENALITE D'UN TOUR sur la manche ou finale en cours**

- Non respect du drapeau de sortie de la zone de ravitaillement.
- Voiture coupant délibérément les virages.
- Ravitaillement hors de l'emplacement matérialisé.
- Le stationnement des mécaniciens dans la zone de ravitaillement pendant la compétition.
- Les pleins et réparations sont interdits sur la piste ou la bande de décélération.
- Les voitures rentrées aux stands et revenant sur la piste en dehors de la bretelle prévue à cet effet et dans leur

emplacement matérialisé (les voitures en piste ont la priorité).

- Tout mécanicien ne reculant pas immédiatement à 3 secondes derrière la ligne des mécanos provoquera une pénalité de 1 tour pour la voiture.
- Tout mécanicien retardataire qui gêne en passant sur la piste après les 3 secondes provoquera une pénalité de 1 tour pour la voiture.
- Démarrage ou redémarrage hors des stands pour les moteurs à tirette (sauf 1/5).

## **7.3.6 AVERTISSEMENTS OFFICIELS**

- Pour les pilotes perturbant la conduite des autres concurrents par un comportement dangereux ou antisportif.
- Quand une voiture a terminé son dernier tour de course, elle doit rentrer immédiatement aux stands, sans gêner les concurrents encore en course, et l'émetteur doit être rendu immédiatement au dépôt.
- En cas de changement de carrosserie, la nouvelle doit être semblable à la précédente dans les formes et les couleurs, sinon l'autorisation du Directeur de Course est nécessaire.
- Voiture poussant une autre voiture.

## **7.3.7 PENALITES CUMULABLES**

Si nécessaire un avertissement officiel peut être cumulé avec d'autres pénalités.

## **7.3.8 CONTROLE ANTI-DOPAGE**

La F.V.R.C. applique le règlement anti-dopage de la F.F.S.A..

## **7.3.9 DIVERSES APPLICATIONS DE SANCTION**

- Plusieurs concurrents ne peuvent utiliser la même voiture.
- Chaque concurrent s'engage à observer strictement les instructions du Directeur de Course ou de l'Arbitre Fédéral.
- Toute attitude ou comportement d'un licencié, même en dehors des épreuves fédérales, de nature à nuire à l'image de marque du sport et à sa promotion sera l'objet de sanctions.
- Le Licencié est responsable à part entière du comportement et de l'attitude de ses accompagnateurs qu'ils soient licenciés ou non.
- Tout licencié rémunéré pour concourir dans une épreuve de voiture R/C, organisée par la Fédération ou non, fera l'objet de sanctions.
- Tout licencié participant à une épreuve interdite par la Fédération ou utilisant un circuit interdit par la Fédération fera l'objet de sanctions pouvant aller jusqu'à la radiation. Toute prime exclue du règlement fédéral donnée par l'Organisateur et reçue par le concurrent fera l'objet de sanctions très sévères pouvant aller jusqu'à la radiation (sauf courses à primes acceptées par la Fédération).
- **Tout pilote sélectionné en Equipe de France s'engage au minimum à porter le maillot officiel F.V.R.C pour la cérémonie d'ouverture et durant sa dernière journée du dit Championnat, remise des Trophées incluse.** La F.V.R.C les autorise à apposer sur le côté opposé à celui du logo de la F.V.R.C. et sur les manches du maillot le ou les écussons de leur(s) annonceur(s). En cas de non respect, le pilote ne touchera pas la subvention F.V.R.C., ou la remboursera,

# règlement général

et ne sera pas sélectionné en équipe de France l'année suivante.

- **Tout Pilote sous le coup d'une sanction**

- **disciplinaire de 1<sup>ère</sup> instance et/ou d'appel, n'est pas sélectionnable en Equipe de France jusqu'au 31 décembre de l'année suivant la date de notification de la sanction.**

Cette liste n'est pas exhaustive.

La voie juridique est exclue.