

FVRC



Fédération de Voitures Radio Commandées

Règlement

2010

Tout terrain 1/8ème

Règlement par discipline

1- LES CHAMPIONNATS ET COUPES

Les licences acceptées
Les catégories concernées,
Les sélections pour les coupes,
Les sélections nationales

2 - VOITURES-CATEGORIES

Spécifications générales
Spécifications des voitures

3 - LES CIRCUITS :

Dimensions
Aire de pilotage
Spécificités

4 - DEROULEMENT DES COURSES

Ramassage
Essais
Qualifications
Finales
Résultats et classements

5 - CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL

6 - RESULTATS INTERNATIONAUX

1 - CHAMPIONNATS

Epreuves organisées :

Pilote			Type de Compétition	Licence				
Autre	*	**		Découverte	Ligue Junior	Ligue Senior	N ^{al} Junior	N ^{al} Senior
Oui	Non	Non	Championnat Ligue PROMO 4X2 & 4X4	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
Oui	Oui	Oui	Championnat Ligue OPEN 4X2 & 4X4	Non	Oui	Oui	Oui	Oui

Oui*	Oui*	Oui	Championnat de France ELITE 4x4	Non	Non	Non	Oui	Oui
Oui	Oui	Oui	Championnat de France NATIONAL 4x2	Non	Non	Non	Oui	Oui

Oui*	Oui	Non	Championnat de France NATIONAL 4x4	Non	Non	Non	Oui	Oui
------	-----	-----	------------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Oui* pour les licenciés FVRC qui appartiennent à la LIGUE dont le Club est organisateur de la manche de C.F. et dans la limite des places disponibles.

1.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE

1.1.a CHAMPIONNAT DE FRANCE « ELITE 4X4 »

(réservé aux EXPERTS** et tous les licenciés de la ligue d'accueil de la manche de CF - cf tableau ci-dessus)

CHAMPIONNAT DE FRANCE « NATIONAL 4X2 »

- Gestion de la course suivant le règlement EFRA
- **130 pilotes maximum** dont 60 pilotes pour la catégorie 4x2. Pour cette catégorie les séries devront obligatoirement être composées de 10 voitures.
- 3 manches de qualifications 4x4 & 4x2.
- 3 pré finales (au moins) + Finale en 4x4.
- 1 pré finale (au moins) + Finale en 4x2.
- Séparer obligatoirement les Experts** des Experts* et les Experts* des non-experts dans la constitution des séries
- Répartir les Experts ** dans les premières séries selon le classement des valeurs (les 3 premiers seront tête de série pour **au minimum** les 30 premiers pilotes des valeurs du C.F. ELITE).
- Sur 2 jours :

Samedi 8h00 : début des essais contrôlés cf. RG § 4.9
12 h 30 maximum : Briefing des pilotes et mécaniciens
13 h 00 maximum : Début des qualifications
Pour toutes les manches de qualification faire courir les 4x2 puis les 4x4 en suivant l'ordre des séries comme proposé dans le chapitre « Déroulement des courses »

Dimanche 08h00 : Pas d'essais le dimanche matin

Ramassage : cf. RS § 4.1

Finale 4x2 : 30 **minutes minimum et en fonction du timing.**

Finale 4x4 : 45 minutes – 60 minutes quand le timing de la journée le permettra et sans dérogation pour l'heure de remise des trophées.

Possibilité d'organiser, pour les Clubs qui le souhaiteraient, une démonstration de TRUGGYS pendant l'éventuelle pause après les essais des demi-finalistes à la condition que cela ne modifie pas le timing original de la manche de C.F.

Possibilité de faire une manche de qualification le dimanche matin en cas d'importants problèmes atmosphériques le samedi et d'adapter en conséquence le timing des remontées.

1.1.b CHAMPIONNAT DE FRANCE « NATIONAL 4X4 »

(réservé aux EXPERTS* et tous les licenciés de la ligue d'accueil de la manche de CF - cf tableau ci-dessus)

Gestion de la course suivant le règlement EFRA

- 130 pilotes maximum
- 3 manches de qualification **minimum en fonction du nombre d'inscrits et du timing prévisionnel**
- 3 pré-finales (au moins) + Finale.
- Séparer obligatoirement les Experts* des Non Experts dans la constitution des séries.
- Répartir les Experts* dans les premières séries selon le classement des valeurs (les 3 premiers seront tête de série pour **au minimum** les 30 premiers pilotes des valeurs du C.F. NATIONAL).
- Sur 2 jours :

Samedi 08h00 : début des essais contrôlés cf. RG § 4.9
12 h 30 maximum : Briefing des pilotes et mécaniciens
13h00 maximum : Début des qualifications

Dimanche 08h00 : Pas d'essais le dimanche matin cf. RG §4.8

Ramassage : cf. RG § 4.1

Finale 4x4 : 45 minutes.

- Possibilité de faire une manche de qualification le dimanche matin en cas d'importants problèmes atmosphériques le samedi et d'adapter en conséquence le timing des remontées.
- Possibilité d'organiser, pour les Clubs qui le souhaiteraient, une démonstration de TRUGGYS d'une durée de 20 minutes maxi pendant la pause entre les demi-finales et la finale.

1.2 CHAMPIONNATS DE LIGUE

- Gestion de la course **suivant le règlement EFRA**
- Timing : Voir RG § 2.3
- Procédure de départ en pré-finales et finales (voir § 4.4).

Rappel: Le ramassage sera assuré intégralement par les pilotes participant à la compétition suivant le tableau de ramassage établi par le Directeur de course et obligatoirement affiché le matin de la compétition **et application du § 7.3.3 du Règlement général.**

Après les finales 4x2 et 4x4, il est possible d'organiser en fin de journée une finale supplémentaire (4x4 OPEN uniquement) regroupant les dix premiers pilotes non experts et non déjà finalistes. Durée 15/20 minutes, un seul trophée au vainqueur. L'annonce de cette finale supplémentaire doit être faite lors du briefing des pilotes qui précède la course.

Cette finale est un incitatif supplémentaire à la compétition pour les pilotes dans les ligues qui comportent un nombre élevé de pilotes de haut niveau. Cette finale n'a aucune influence sur le classement du Championnat de Ligue Promotion/Open.

tout terrain 1/8^{ème}

En dérogation du § 3 du Règlement Général, les pilotes peuvent s'inscrire dans les catégories 4X4 et 4X2 en Championnat de Ligue uniquement suivant les règles ci-dessous :

- Inscription dans chacune des catégories avec le droit d'engagement maximum (2 catégories = 2 droits d'engagement à payer),
- La licence requise sera celle la licence pour le Championnat hiérarchiquement le plus élevé auquel le licencié se sera inscrit,
- Présentation des deux autos au contrôle technique, une pour la catégorie 4X4, une pour le catégorie 4X2,
- Deux émetteurs si fréquence à quartz ou un émetteur si système 2,4Ghz,
- Aucune dérogation ne sera accordée par l'organisateur pour le ramassage, l'affectation dans les séries, les remontées, les finales et application stricte du § 4.14 du Règlement Général
- Interdiction de s'inscrire dans les deux catégories si la course comprend plus de huit séries,
- Instauration automatique et obligatoire pour les qualifications, quel que soit le type de Championnat, d'un handicap en temps pour le pilote concerné (15 secondes en 4X2 et 25 secondes en 4X4),
- Le handicap sera appliqué sur la meilleure manche dans les qualifications,

1.3 COUPE DES LIGUES, COUPE DE FRANCE

- Gestion des courses **suivant le règlement EFRA**
- Les Coupes ont lieu sur 2 jours + 1 jour d'essais.
- **Suite à la dérogation du § 1.2 ci-dessus, les licenciés sélectionnés devront choisir la catégorie dans laquelle ils souhaitent concourir (une seule inscription par licencié)**
- **Si les inscriptions sont supérieures au nombre de places autorisées, le Club organisateur donnera une priorité aux licenciés les mieux classés dans leur championnat de LIGUE respectif**

Vendredi début des essais contrôlés cf. RG § 4.9

Samedi 08h00 : une séance d'essais contrôlés cf. RG § 4.9
9 h 15 : Briefing des pilotes et mécaniciens
9 h 30 :Trois manches qualificatives 4x4 et 4x2.
Pour toutes les manches de qualification faire courir les 4x2 puis les 4x4.

Dimanche 08h00 : Remontées et Finales.
Ramassage : cf. § 4.1

1.4 COUPE DES LIGUES

- Pilotes sélectionnés sur les classements du Championnat de Ligue Promotion **arrêtés au 3^e week-end (compris)** du mois de Juin, (classements provisoires) :
 - Y% du nombre de participants par ligue et par catégorie (« Y » étant défini par le responsable fédéral de la catégorie).
 - Sont sélectionnés d'office, dans chaque catégorie, les 2 premiers licenciés "ESPOIR" du Championnat Promotion de chaque Ligue.
- Les pilotes devront concourir dans **une seule** catégorie par laquelle ils sont sélectionnés.
- Les Experts, quelle que soit la catégorie, sont interdits de Coupe des Ligues.

Attention ! : limitation à 150 participants et application stricte du RG § 3. Le club organisateur doit, dans les quatre jours qui suivent la course, transmettre les noms et numéros de licences

des finalistes 4 X 4 et des finalistes 4 X 2 au club organisateur de la Coupe de France.

1.5 COUPE DE FRANCE

- Gestion de la course **suivant le règlement EFRA**
- La Coupe de France a lieu sur 2 jours + 1 jour d'essais.
- Pilotes sélectionnés sur les classements **arrêtés au 3^e wweek-end (compris)** du mois de Juin, (classements provisoires) :
 - Sur les Championnats de Ligue OPEN:
X% du nombre de participants par Ligue et par catégorie. (« X » étant défini par le responsable fédéral de la catégorie).
 - Sur la Coupe des Ligues : **les finalistes** 4X4 et 4X2,
 - Les Vainqueurs de la Coupe de France de l'année précédente sont sélectionnés d'office à la Coupe de France.
- Les pilotes devront concourir dans **une seule** catégorie par laquelle ils sont sélectionnés.

Attention ! : limitation à 150 participants et application stricte du RG § 3.

1.6 VALEURS

Les valeurs tiennent compte pour moitié des résultats obtenus en qualification et pour moitié des résultats obtenus lors des finales.

- 1^{er} 400 points, 2^{ème} 395 points et ainsi de suite de 5 en 5
- 100 points à partir du 61^{ème}.

Ex :	Pôle position en qualif.	400/2 = 200
	2 ^{ème} en Finale	395/2 = 197,5
		<hr/>
		TOTAL= 397,5
	3 ^{ème} en qualif.	390/2 = 195
	1 ^{er} en Finale	400/2 = 200
		<hr/>
		TOTAL= 395

Compteront pour les valeurs :

Les six dernières courses (Manches du Championnat de France - Grand Prix EFRA en France - Coupe de France) qui précèdent la date d'arrêt. Les classements sont établis sur les 4 meilleurs résultats de ces 6 courses.

Les pilotes du Championnat de France National de l'année N qui passent experts ** en année N+1, conserveront leurs points de valeurs en fin de Championnat de France National de l'année N pour uniquement la sélection aux Championnats d'Europe de l'année N+1.

Sélection pour les Championnats d'Europe :

- En CF "ELITE" : les « Y » premiers du classement VALEURS
La date d'arrêt pour la sélection des pilotes de l'Equipe de France est fonction de celle à laquelle la FVRC doit adresser les inscriptions aux autorités internationales pour les Championnats Internationaux (cf. règlement EFRA).
- En CF « NATIONAL »: Pour le Championnat d'Europe « B », L'Equipe de France sera constituée pour 2/3 de pilotes issus des valeurs du Championnat de France NATIONAL et pour 1/3 de pilotes issus des valeurs du Championnat ELITE qui ne figurent pas dans les cinquante premiers classés du Championnat d'Europe A des deux années précédentes.
- La sélection des pilotes de l'Equipe de France « B » se fait sur le classement VALEURS arrêté au 31.12. de l'année N-1 .
- Le nombre de pilotes sélectionnés dans le CF «ELITE» et CF « NATIONAL » est fonction du nombre de places attribuées par l'EFRA en allocation ou ré-allocation.

2 - VOITURES - CATEGORIES

2.1 SPECIFICATIONS GENERALES

2.1.1 Caractéristiques techniques

Voiture Tout-terrain à l'échelle 1/8^{ème} et moteur thermique de 3,5cm³.

Dimensions (quelle que soit sa position)

- empattement : 270 à 330 mm
- largeur hors tout max. : 310 mm (sur toute la hauteur)
- hauteur hors tout : 250 mm sauf antenne
- longueur hors tout : 600 mm

2.1.2 Carrosserie

Les carrosseries Formules et Sport Prototype sont interdites. Les carrosseries tubulaires sont autorisées. Elles doivent comporter obligatoirement trois emplacements pour apposer les numéros.

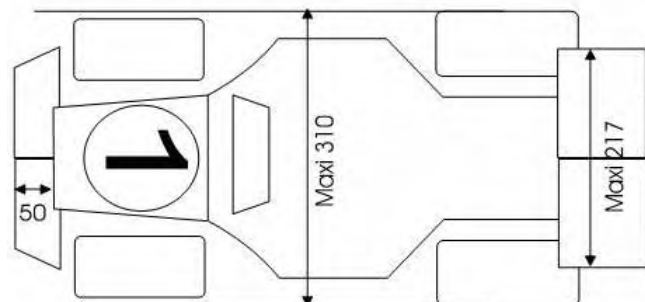
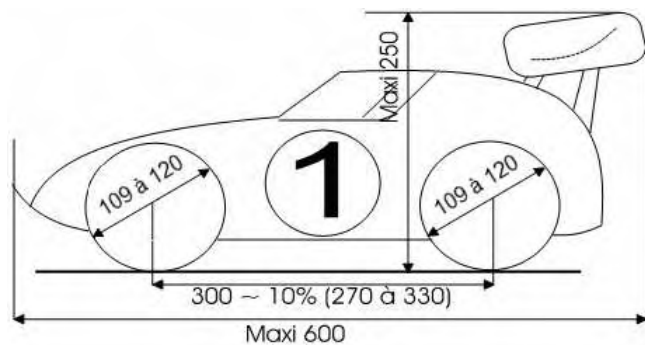
Si le pare-brise n'est pas découpé, il doit être transparent ou peint d'une couleur réaliste différente de la voiture (bleu, gris, noir, etc...).

Les ouvertures dans la carrosserie doivent être réduites au minimum, et, sauf pour les carrosseries tubulaires, ne pas dépasser 10 mm autour des éléments suivants : culasse, filtre à air, bouchon de réservoir, antenne, embout d'échappement, plots de fixation, pilote. (Le pot ou le résonateur doit être sous la carrosserie).

Aucune partie du châssis ne doit dépasser la largeur des roues avant et arrière.

Les plots de fixation de la carrosserie ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm de la carrosserie.

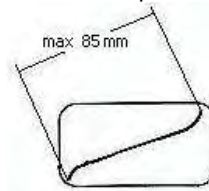
L'arceau, s'il existe, doit être placé sous la carrosserie.



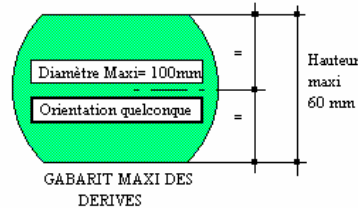
2.1.2 Aileron

- Un aileron d'une dimension hors tout maximum de 217 mm en longueur et 85 mm en largeur peut être installé.
- Les ailerons multiplans sont autorisés.

- La largeur de 85 mm se mesure entre le bord d'attaque inférieur et le bord de fuite supérieur.



- Les dérives doivent avoir une largeur horizontale maximum de 100 mm et une hauteur maximale de 60 mm.



- L'aileron monoplan ou multiplans doit s'inscrire à l'intérieur de la silhouette des dérives.
- L'aileron et les dérives doivent être en matériau souple avec angles arrondis.

2.1.3 Antenne

Elle doit être souple (se plier complètement sous le poids de la voiture). Les antennes métalliques doivent se terminer par une boucle.

2.1.4 Pare-chocs

- Ils doivent être conçus pour éviter les blessures en cas de heurt avec une personne.
- Ils doivent être en matériau souple.
- Les bords et les coins doivent être arrondis.
- Le pare-chocs avant obligatoire peut dépasser de la carrosserie (ou de ce qui en tient lieu, par exemple carrosserie tubulaire) de 50 mm maximum en longueur. En largeur, il ne peut pas dépasser les roues avant.
- Le pare-chocs arrière est facultatif, il doit être derrière les roues arrières et ne doit pas dépasser la largeur de celles-ci.
- Les protections latérales ne doivent pas dépasser, les roues arrières et avants.

2.1.5 Pneus

Pneus : diamètre minimum : **109 mm**
 diamètre maximum : 120 mm
 largeur maximum : 47 mm
 couleur : Noire exceptés les inscriptions sur les flancs.

Les pneus à clous ou tout dispositif similaire sont interdits sauf pour les courses sur glace si le règlement de la course l'y autorise.

2.1.6 Moteurs

Un seul moteur.
 Cylindrée maximum totale : 3,5 cm³. Il peut être vérifié après les qualifications, les pré-finales ou la finale.

2.1.7 Réservoir carburant

Capacité maximum du ou des réservoirs y compris le ou les filtres à carburant et durite(s) jusqu'au carburateur 125 cm³.

CARBURANT :

Le carburant doit contenir seulement du méthanol, de l'huile/lubrifiant et **au maximum 25 % de nitrométhane. La densité spécifique ne doit pas dépasser 0.910g/dm³. La**

vérification s'effectuera lors du contrôle technique avec un simple flotteur, appelé nitromax 25, Application en 2011 du dosage du nitrométhane pour les Championnats de France, Coupe de France, Championnats de LIGUE, Coupe des Ligues .

2.1.8 Roue

Le diamètre global doit être compris entre 109 et 120 mm
La largeur hors tout ne doit pas dépasser 47 mm

2.1.9 Le silencieux

A aucun moment le niveau de bruit ne doit excéder 83 dBA mesurés à 10 mètres de la voiture à terre et décibel-mètre à 1 mètre du sol, à toutes les vitesses et dans toutes les conditions d'environnement. La sortie d'échappement est imposée au-dessous de l'horizontale.

Les pots d'échappement homologués (voir liste préliminaire 2010 des pots homologués) sont obligatoires pour toutes les courses nationales et de ligue. La liste exhaustive officielle des pots autorisés pour l'année 2010 sera disponible sur le site de l'EFRA www.efra.ws dès la fin février 2010

Le numéro d'homologation par l'EFRA doit être gravé obligatoirement d'origine sur le pot d'échappement.

2.1.10 Sécurité: frein, débrayage

Toutes les voitures doivent avoir un frein et un débrayage capables de maintenir la voiture immobile, le moteur tournant.

2.1.11 Assistance électronique

Pendant toute la durée (essais et compétition) d'une course officielle (championnats de Ligue, Région, Nationaux, Coupes) : Seuls les servos moteurs et le récepteur de télécommande peuvent être embarqués sur la voiture.

Les servos moteurs installés à bord de la voiture ne peuvent être contrôlés que par le pilote au moyen de son émetteur exclusivement.

2.2 SPECIFICATIONS PAR CATEGORIES

2.2.1 Catégorie 4 X 4

- Les voitures engagées dans cette catégorie doivent répondre à toutes les spécifications générales.
- Il n'existe aucune limitation technique. (Autres que celles inscrites au présent règlement).
- Poids minimum : 3,200 kg,
- Ce poids s'entend voiture en conditions de course, réservoir vide **avec** transpondeur **personnel ou rechargeable**.

2.2.2. Catégorie 4 X 2

- Les voitures engagées dans cette catégorie doivent répondre à toutes les spécifications générales et aux spécifications suivantes :
- 4 roues,
- 1 seul moteur (monocylindre, refroidissement par air),
- Pas de changement de vitesse (ou similaire),
- Freinage sur les roues motrices uniquement ou possibilité d'un système de freinage sur les 4 roues à condition qu'il n'y ait aucun système de liaison mécanique entre l'essieu avant et l'essieu arrière,
- 2 roues motrices uniquement, à l'arrière ou à l'avant,
- Poids minimum : 2,5 kg,
- Ce poids s'entend voiture en conditions de course, réservoir vide, **avec** transpondeur **rechargeable ou personnel**.

3 - CIRCUITS

Largeur minimum : 4 mètres
Longueur minimum : 200 mètres

Revêtements : Terre ou surfaces artificielles.

- Les surfaces artificielles sont réalisées avec des revêtements de types routiers. Ces revêtements ne doivent être ni dangereux ni polluants.
- La longueur du circuit doit comporter au moins 50% de terre.
- Toute ligne droite supérieure à 10 m est obligatoirement en terre.
- Chaque section de la piste en surface artificielle a une longueur maximum de 10 m.
- Une zone de terre (longueur minimum 10 m.) doit toujours séparer deux zones de surfaces artificielles.
- Toutes les indications de longueur s'entendent dans l'axe de la piste
- A l'emplacement de la boucle de détection il ne doit y avoir aucune armature métallique (i.e. béton armé)
- La détérioration éventuelle de la piste en terre ne doit pas faire apparaître d'obstacles dans les zones de transitions entre terre et surfaces artificielles.

Bosses :

- Nombre maximum : 5
- De hauteur raisonnable avec l'échelle 1/8

Bosses successives (Whoops) :

- 1 « whoops » égal 2 bosses
- 3 à 5 ondulations quasi égales au maximum
- Amplitude verticale max. 30 cm
- Pas crête à crête 1 à 1,5 m

Départs :

- Pour les courses nationales quant il n'existe pas de piste de ravitaillement surélevée, un obstacle d'environ 40 cm de haut doit matérialiser la zone de ravitaillement. Les mécaniciens doivent se tenir derrière cet obstacle.
- Si le Club dispose d'une piste de ravitaillement surélevée, tous les ravitaillements, les réparations ou l'entretien du buggy doivent être accomplis hors de la piste de ravitaillement.

4 - DEROULEMENT DES COURSES

4.1 Ramassage des voitures

Voir aussi RG § 7.3.3 **pour les sanctions en cas de non respect**

L'organisateur doit rappeler la présence obligatoire au ramassage 30 secondes avant tout les départs.

En manches nationales, le club doit fournir des ramasseurs (minimum **7**) pour les demi-finales et finales et compléter, si nécessaire, les postes vacants des autres pré-finales .

Le ramassage des pré-finales est assuré par les pilotes jusqu'aux quarts de finales compris.

Les ramasseurs doivent être vigilants et efficaces, toutefois aucune réclamation n'est recevable quant à leur prestation.

4.2 Essais

4.2.1 Essais (Championnats Nationaux et Coupes)

- Le Club organisateur optimisera l'organisation des séries pour les essais contrôlés afin d'obtenir le maximum de tranches horaires dans le temps imparti à ces essais.
- Le temps des essais est décomposé en N tranches horaires. (N >= 2).
- Chaque tranche horaire est décomposée en séries d'une durée >= 3mn.

Tout pilote à droit à une seule série d'essai par tranche horaire.

4.2.2 Essais chronométrés

- Conformés au § 4.10 du Règlement général
- Durée : >= 3 minutes

4.3 Qualifications

- Les séries de qualifications seront **organisées** de façon équitable pour tous les concurrents et regroupées par catégorie et valeurs.
- Les séries sont composées de 10 voitures
- Durée : X manches de 5 minutes chacune.
- Compte tenu du faible effectif actuel des pilotes de la catégorie 4x2 dans les LIGUES, il est autorisé, à titre exceptionnel, de regrouper pour les qualifications, les pilotes de la catégorie 4x2 avec des pilotes de la catégorie 4x4.

Départ des séries :

La procédure des départs de l'ordre des séries ci-dessous est obligatoire à l'intérieur de chaque catégorie.

Exemple pour une catégorie :

Séries	3	4	5	6	7
M 1	ABC	ABCD	ABCDE	ABCDEF	ABCDEFG
M 2	BCA	CDAB	CDEAB	DEFABC	DEFGABC
M 3	CAB	DCBA	EDCBA	FEDCBA	GFEDCBA

Séries	8	9	10
M 1	ABCDEFGH	ABCDEFGHI	ABCDEFGHIJ
M 2	EFGHABCD	EFGHIABCD	FGHIJABCDE
M 3	HGFEDCBA	IHGFE DCBA	JHGFEDCBA

Départs lancés en qualification cf. RG § 4.14.2

La procédure des départs lancés doit être utilisé dans tous les championnats en qualification.

Son principe doit clairement être expliqué **au briefing**

CLASSEMENT A L'ISSUE DES QUALIFICATIONS

- Gestion des classements suivant le règlement EFRA
- Commun à tous les Championnats et Coupes.
- Dans chaque manche, les pilotes recevront des points selon le nombre de tours et temps réalisés.
Le nombre maximum de points M est égal au nombre d'inscrits dans la catégorie + 5 points.
Dans chaque manche :
Le plus rapide obtiendra : M points,
Le deuxième obtiendra : M-2 points,
Le troisième obtiendra : M-3 points,
et ainsi de suite jusqu'au dernier par un point.
- Dans chaque manche en cas d'ex aequo, le même nombre de points sera donné aux pilotes.
- Si deux pilotes ou plus ont le même nombre de points, le meilleur résultat suivant en point détermine le classement. Si

l'égalité subsiste alors les meilleurs tours et temps dans leur meilleure manche de chaque pilote détermineront leur position.

Manches de qualifications courues	Manches retenues pour le classement
3	Addition des 2 meilleures
2	la meilleure
1	1

4.4 Pré-finales et Finales

Les remontées commencent par la lettre A

Procédure de départ pour les remontées et finales : Pour la mise en grille du tour de chauffe, toutes les voitures doivent rentrer dans la piste de décélération et être prise en charge par le mécanicien du pilote. Le Directeur de course donne l'ordre à un seul des mécaniciens de rejoindre la grille de départ pour le tour de chauffe

Toutes les voitures doivent participer au tour de chauffe pour permettre de vérifier le bon fonctionnement du transpondeur. Le pilote qui ne prendrait pas part au tour de chauffe ne pourra pas porter réclamation en cas de problème de chronométrage le concernant (voir RG § 4.3).

Les pré-finales " A " seront faites avec les pilotes de rangs impairs et les pré-finales " B " avec les pilotes de rang pair à l'issue des qualifications.

Les pilotes qualifiés remontent vers la finale selon le tableau des remontées.

Toutes les pré-finales sont de 15 mn minimum avec les trois premiers qui remontent dans la pré-finale supérieure jusqu'au ¼ de finale. En ½ finale (de 20 mn minimum), les 5 premiers de chaque demi-finale accèdent à la finale (de 30 mn, 45 mn ou 60 mn).

Pour les dix pilotes qui remontent en finale, l'ordre de départ (N°1 à N°10) est établi selon les performances réalisées dans les deux demi-finales.

Si une seule manche de qualification est courue et aucune sous finale, cette manche établit le classement général de la course.

REPARTITION des PILOTES pour les REMONTEES

	Classement à l'issue des Qualifications.	Remontées EFRA	Durée minimale
Finale		0	30'
1/2 A	1,3,...,11,13 ou 3,5,...,13,15	5 1 ^{ers}	20'
1/2 B	2,4,...,12,14	5 1 ^{ers}	20'
Essais ½ A			10'
Essais ½ B			10'
1/4 A	15,17,...,25,27 17,19,...,29,31	3 1 ^{ers}	15'
1/4 B	16,18,...,26,28	3 1 ^{ers}	15'
1/8 A	29,31,...,39,41 31,33,...,41,43	3 1 ^{ers}	15'
1/8 B	30,32,38,40,42	3 1 ^{ers}	15'

1/16 A	43,45,...,53,55 45,47,...,55,57	3 1 ^{ers}	15'
1/16 B	44,46,...,54,56	3 1 ^{ers}	15'
1/32 A	57,59,...,67,69 59,61,...,67,69	3 1 ^{ers}	15'
1/32 B	58,60,...,68,70	3 1 ^{ers}	15'
1/64 A	71,73,...,81,83 73,75,...,83,85	3 1 ^{ers}	15'
1/64 B	72,74,...,82,84	3 1 ^{ers}	15'
1/128 A	85,87,...,95,97 87,89,...,97,99	3 1 ^{ers}	15'
1/128 B	86,88,...,96,98	3 1 ^{ers}	15'
1/256 A	99,101,...,109,111 101,103,...,111,113	3 1 ^{ers}	15'
1/256 B	100,102,...,110,112	3 1 ^{ers}	15'
1/512 A	113,115,...,127,129 115,117,...,129	3 1 ^{ers}	15'
1/512 B	114,116,...,128,130	3 1 ^{ers}	15'

Durées réglementaires :

- Pré-finales (1/2, 1/4, 1/8^{ème}, 1/16^{ème}, etc...) : de 15 minutes minimum à 30 minutes maximum.
- Finale : 30 minutes minimum et 60 minutes maximum

Lorsque les pré-finales sont successives pour une même catégorie et en cas de terrain boueux, l'intervalle de temps entre l'arrivée d'une sous finale et le départ de la pré-finale suivante peut être porté à 15 mn. Dans ce cas la durée des pré-finales de cette catégorie est limitée à 10 mn pour toutes les pré-finales consécutives (sauf 1/2 finale).

La décision de modifier la durée des remontées doit être prise par le Jury avant le début des remontées. Lorsque cette décision à été prise elle ne peut plus être modifiée pendant les remontées.

4.5 Mécaniciens

- Le port visible de la licence est obligatoire.
- Pour les qualifications, remontées et finales : 2 mécaniciens maximum derrière la piste de ravitaillement.
- Sur la ligne de départ, UN SEUL mécanicien est autorisé par voiture.

4.6 Zone de ravitaillement.

En cas de rampe d'accès à la zone de ravitaillement, il convient :

- de mettre en place un dispositif de ralentissement efficace des voitures au pied de la rampe d'accès,
- un limiteur de hauteur au sommet de la rampe et à la sortie de la zone de ravitaillement **pour rechercher la meilleure protection des mécaniciens**

La conception de l'accès et de la sortie de la piste de ravitaillement doit être faite pour n'autoriser qu'une circulation à faible allure.

4.7 Arrêt/Neutralisation/Annulation de course Nationale

En cas de pluie rendant la piste impraticable, c'est le Directeur de Course qui décide d'interrompre momentanément le déroulement de la compétition.

La manche de qualification commencée, pour la catégorie concernée, doit aller à son terme avant d'interrompre la compétition, sauf en cas d'orage.

Les décisions sont prises, par le Jury à la fin des qualifications, pour officialiser les manches ou séries courues retenues, les manches ou séries courues annulées

Une manche de championnat ne pourra être arrêtée qu'en cas de perturbation atmosphérique violente accompagnée de phénomènes électriques : éclairs, tonnerre.

Et dans le cas où la compétition ne pourrait pas aller à son terme, le classement général sera établi comme ci-dessous :

	A	B	
Finale	Non Courue	Non Courue	Résultats des Qualifications pour seulement les pilotes qui étaient, initialement, affectés dans ces sous finales
1/2 finale	Non Courue	Non Courue	
1/4 finale	Courue & annulée	Non Courue	
Sous finale N - 1	Courue	Courue	Résultats des sous finales
.....	Courue	Courue	pour tous les pilotes des sous finales courues
Sous finale N - x	Courue	Courue	

Les résultats de tous les pilotes affectés dans les sous finales courues seront retenus jusqu'au niveau où la dernière paire des sous finales A et B aura été courue.

Pour les autres pilotes affectés dans les sous finales non courues le résultat des qualifications permettra d'établir le classement général

En dernier ressort, l'annulation d'une course nationale ne peut être décidée avant 12h00 le dimanche.

En cas de ballottage la voix de l'Arbitre est prépondérante.

Les pots d'échappement homologués EFRA sont obligatoires en 2010
 pour TOUS les Championnats organisés sous l'égide de la FVRC
 La liste officielle exhaustive des pots homologués sera disponible sur le site de l'EFRA www.efra.ws dès fin février
 2010

Numéro EFRA	Constructeur	Numéro EFRA	Constructeur
9901	Novarossi	3008	GRP
2015	NovaRossi	3009	GRP
2032	Radiosistemi	3011	BP
2033	Picco / Mega	3012	Mielke
2036	Max Power	3013	SPM
2037	ATS	3016	Hongnor
2040	AxeRossi	3017	Radio Sistemi
2041	Mielke	3018	Radio Sistemi
2042	OS Engines	3019	Radio Sistemi
2043	OS Engines	3020	Schepis
2045	R&B	3021	Di Monaco
2046	Picco	3023	VP Racing
2047	Hong Nor	3024	Max
2048	Radiosistemi	3025	OS
2050	Axe Rossi	3026	OS
2051	R&R Non Solo Racing	3027	OS
2052	NovaRossi	3028	OS
2053	GRP Gandini	3029	Team Orion
2054	GRP Gandini	3030	Team Orion
2055	GRP Gandini	3031	Picco
2060	Shengine	3032	Picco
2061	Mielke	3033	SH/Golden Lion
2062	Hongnor	3034	RCE
2063	LRP	3035	RCE
2064	DI Monaco Model	3036	JP
2065	Orion	3037	LRP 36220
2066	Orion	3038	LRP 36230
3001	R&B	3039	LRP 36240
3002	R&B	3043	OEM-EFRA3025 OS
3003	R&B	3044	OEM-EFRA3026 OS
3004	NovaRossi	3045	OEM-EFRA3027 OS
3005	NovaRossi	3046	OEM-EFRA3028 OS
3006	NovaRossi		
3007	NovaRossi		

5 - CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL

Pour informations complémentaires voir le site de la FVRC <http://www.fvrc.asso.fr> :
les différentes rubriques: calendrier, fiches circuit, et EFRA-IFMAR

EPREUVES	DATES	LIEU	SELECTION
Championnat du Monde	08 – 14 novembre	PATTAYA (Thaïlande)	Oui
Championnat d'Europe « A »	05 – 10 juillet	GUARDA (Portugal)	Oui
Championnat d'Europe « B »	11 – 12 – 13 juin	VALLADOLID (Espagne)	Oui
Grand Prix EFRA	07 – 08 – 09 mai	LYON Saint Exupéry	Non
Internationaux de France 4X2	09 – 10 – 11 juillet	Grand Toulouse BLAGNAC	Non
CHAMPIONNAT DE FRANCE – TOUT-TERRAIN 1/8EME 4X4 « ELITE » ET 4X2			
manche 1	27 & 28 mars	MACL - LOUDUN - 17/375	
manche 2	24 & 25 avril	MRCT - LE TEICH - 15/660	
manche 3	22 & 23 mai	AMO - DOLUS D'OLERON - 16/567	
manche 4	26 & 27 juin	CMARC - MONCEAUX LES MINES - 07/727	
manche 5	25 & 26 septembre	CAMSE - ST EXUPERY - 09/281	
CHAMPIONNAT DE FRANCE – – TOUT-TERRAIN 1/8EME 4X4 « NATIONAL »			
manche 1	27 & 28 mars	MRCN - ST AUBIN SUR MER - 03/631	
manche 2	24 & 25 avril	MMCF - LA FARE LES OLIVIERS - 10/981	
manche 3	22 & 23 mai	REMC - REIMS - 05/348	
manche 4	26 & 27 juin	SAMC - LA MOTTE SERVOLEX - 09/018	
manche 5	25 & 26 septembre	BRA - ANGOULEME - 16/364	
COUPES DES LIGUES & COUPE DE FRANCE			
Coupe des Ligues	24 & 25 juillet	BCO 31 - BERERIL - 14/901	Oui
Coupe de France	28 & 29 août	CAV - VIGLAIN - 18/718	Oui

6 - RESULTATS INTERNATIONAUX 2009

CHAMPIONNAT D'EUROPE « A » - WÖLBLING (Autriche) (16 pilotes engagés dont 1 en re allocation)

1.SAVOYA Renaud (France) - **2.AIGOIN Yannick (France)** - 3. BAYER Martin (République Tchèque) - 4.BATTLE Robert (Espagne) - 5.CRAGG Neil (Grande Bretagne) - **6.AIGOIN Jérôme (France)** - 7. BLOOMFIELD (Grande Bretagne) - 8.RECKWARD Daniel (Allemagne) - 9.LEINO Teemu (Finlande) - 10. VEGA Daniel (Espagne). 11. HONIGL Hubert (Autriche) - 12. RABITTI Ricardo (Italie).

Autres pilotes français :

17. LEONARD Sébastien - 26. SARTEL Jérôme - 28. VRAY Guillaume - 30 RODRIGUEZ Nicolas - 62. DEROCH Stéphane - 63. HUGON Edouard - 76. LACHEZE Jean-Marc - 93. MUTEL Sébastien - 98. LE GALL Quentin - 108. LATTANZIO Julien - 118. COUCHON Jérôme - 119. REYNAUD Nicolas - 128. CHEFDEVILLE Vincent

CHAMPIONNAT D'EUROPE « B » - GLAND (Suisse) (21 pilotes engagés dont 4 re allocations)

1. RONNEFALK David (Suède) - 2.MAYR Thomas (Autriche) - **3.RIEL Rémi (France)** - 4.ROBIN Tony (France) - 5.PATER Martin (Republique Tchèque) - 6. PENAS Patxi (Espagne) - **7.TARTARE Laurent (FRANCE)** - 8.ACHTER Martin (Allemagne) - 9.NAVARRO Albert (Espagne) - 10.BAYER Ales (République Tchèque) - 11. KERRY Ed (Grande Bretagne) - 12. CANTONI Stefano (Italie)

Autres pilotes français :

16. BACRO Jonathan - 19. LEBRET Maxence - 23. MUTEL Sébastien - 24. MEDJOUBI Rayan - 27. THEVENIN Benoit - 29. DELCOURT Jérôme - 31. FERRATO Bastien - 33. MEDJOUBI Zacharie - 38. THEUIL Alexandre - 43 PERRIN Dimitri - 46 MATEO Stéphane - 47 . LEMOINE Jean-Marie - 54. ILARI Bruno - 71. BAILLARD Dominique - 80. DUPONT Jean-Laurent - 81. CHANET Jérôme - 88. NOBLE Maxime - 98. GIRAUD Bertrand.

