

Piste 1/10^{ème} Thermique

SOMMAIRE

1. CHAMPIONNATS	2
1.1 CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION	2
1.2 CHAMPIONNAT DE FRANCE	2
1.2.1. ORGANISATION	2
1.2.2. TIMING	2
1.3 COUPE DE FRANCE/COUPE DES LIGUES	2
1.4 CLASSEMENT, VALEURS, SELECTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES	2
2. SPECIFICATIONS GENERALES	2
2.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	2
2.2. CARROSSERIE	3
2.3. AILERONS & DERIVES	3
2.4. PNEUS – ROUES	4
2.5. MOTEURS	5
2.6. LE SILENCIEUX	5
2.7. ANTENNE	5
2.8. PARE-CHOCS	5
2.9. RESERVOIR / CARBURANT	5
2.10. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE	6
2.11. ACCUMULATEURS :	6
3. DEROULEMENT DES COURSES	6
3.1. RAMASSAGE DES VOITURES	6
3.2. MECANICIENS	6
3.3. ESSAIS LIBRES	6
3.4. ESSAIS CONTROLES	6
3.5. CONTROLE TECHNIQUE :	6
3.6. QUALIFICATIONS	6
3.7. QUALIFICATION EN CHAMPIONNAT DE FRANCE/COUPE DE FRANCE	7
3.8. PRE-FINALES ET FINALES	7
3.8.2. DEPART DIRECT : (PRE-FINALES ET FINALES) :	7
3.8.3. REPORT	7
3.9. INTERRUPTION DE COURSE	7
4. HOMOLOGATION	8

Piste 1/10^{ème} Thermique

1. CHAMPIONNATS

Championnat de Ligue
Championnat de France
Coupe de France

INSCRIPTIONS : cf : règlement général.

1.1 CHAMPIONNAT DE LIGUE OPEN ET PROMOTION

Sauf particularités précisées dans le présent règlement, le format du championnat de ligue est identique à celui du Championnat de France.

Cf : règlement général

1.2 CHAMPIONNAT DE FRANCE

1.2.1. ORGANISATION

Inscriptions : en manche nationale elle s'effectue par le biais du Site Internet de la FFVRC ou par le biais des plateformes homologuées.
Procédure des pré-finales et finales : voir § « PRE-FINALES ET FINALES ».

Championnat de France ELITE :

Durée de la finale : 45 minutes.
2 pilotes qualifiés directement en finale.

Championnat de France National :

Interdit aux Expert** et/ou classés dans les 20 premiers d'un Championnat de France ELITE de l'année N-1, quelle que soit la discipline
Durée de la finale : 30 minutes.
2 pilotes qualifiés directement en finale.

1.2.2. TIMING

Pour les finales et si besoin les pré-finales, prévoir un temps minimum avant le départ pour permettre aux pilotes de rôder leurs pneus (Minimum 6 min).

Le timing peut être adapté en fonction du nombre de pilotes inscrits et de la météo.

Timing proposé à titre d'exemple :

Vendredi : de 13h 00 à 18h 30 (si aucune contrainte légale) : essais libres, en fonction du nombre de pilotes inscrits.

Samedi : - 08h00 à 08h30 : 1 séance d'essais libres (durée définie par le Responsable Fédéral) sera prévue uniquement pour les pilotes n'étant pas présents le vendredi.

De 8.30 à 10h : essais libres, de 10h à 12h00 : essais contrôlés (au moins 1 manche, 2 si possible) - manches d'essais contrôlés = sur 4 mn au format qualifications. A partir de 13h30 : 4 manches de qualifications : avec classement tours + temps sur 4mn.

Dimanche : à partir de 8h00 : Essais libres, pré-finales, finales.

1.3 COUPE DE FRANCE

Organisation : Identique au Championnat de France excepté pour les essais contrôlés (obligatoirement 2 séances) qui serviront à effectuer les reseeding en prenant en compte les trois meilleurs tours consécutifs.

1.4 CLASSEMENT, VALEURS, SELECTIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

Le classement des Championnats de France et les valeurs seront calculés selon règles décrites au règlement général.

La participation et la sélection aux courses internationales sont régies par la charte de l'équipe de France : règlement général.

Le pilote titré champion de France National de l'année précédente sera directement sélectionné en Championnat d'Europe.

2. SPECIFICATIONS GENERALES

2.1 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Sans précision pour le championnat de France, le règlement Open sera utilisé.

PROMOTION : Voiture de piste à l'échelle 1/10^{ème}

- 2 ou 4 roues motrices
- Moteur thermique
- 2,11 cm³ maximum "à tirette" ou non
- 2,50 cm³ (exclusivement si moteur du modèle du kit)
- Poids minimum : 1750g (transpondeur compris)

OPEN : Voiture de piste à l'échelle 1/10^{ème}

- 4 roues motrices
- Moteur thermique de 2,11 cm³ maximum
- Poids minimum : 1650 g (transpondeur compris et réservoir vide).
- Une boîte de vitesse à deux rapports maximums est autorisée.

Piste 1/10^{ème} Thermique

Dimensions :

	Minimum	Maximum
Empattement	230.00 mm	270.00 mm
Largeur de voie sans carrosserie	170.00 mm	200.00 mm
Longueur hors tout	360.00 mm	460.00 mm
Hauteur sauf antenne (*)	120.00 mm	175.00 mm

(*) La hauteur est mesurée avec deux cales de 10.00 mm sous le châssis.

2.2. CARROSSERIE

Elles doivent être peintes, d'une seule pièce et utilisées dans leur forme d'origine, sans modification ou rajout (ex : spoiler) conforme à la réalité échelle 1.

Promotion : Les carrosseries sont libres. Toutefois les carrosseries dites « lights » sont interdites.

Open : Seules sont autorisées les carrosseries de voitures de tourisme à 2 ou 4 portes, homologuées EFRA. Elles doivent posséder 2 numéros :

- Le N° d'homologation gravé sur le pare-brise. (La liste des carrosseries homologuées est celle définie par l'EFRA au 1^{er} mars de l'année en cours).
- Le N° de la carrosserie du constructeur.

Championnat de France : le n° EFRA doit être gravé sur le bord inférieur du pare-brise et visible.

Découpe des carrosseries :

Promotion : Libre

Open :

1 ou 2 trous de refroidissement et/ou de remplissage dans le pare-brise/toit (2)	50mm maximum, dans sa plus grande dimension
Trou pour le chauffe-bougie	35mm maximum dans l'axe de la bougie
Trou pour l'antenne (1), pour la vis de mélange*, le transpondeur et les plots de fixation	10mm maximum
Trou pour la sortie d'échappement	10mm maximum de jeu autour de la sortie d'échappement

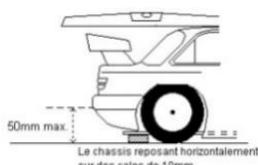
(1) ces trous peuvent se situer sur le pare-brise suivant les spécifications des constructeurs.

(2) En **Championnat de France**, le trou de remplissage est situé dans l'axe vertical du bouchon de réservoir. Le trou de refroidissement est situé sur le pare-brise uniquement, 5 mm doivent séparer les 2 trous. En cas de trou unique, il pourra être à cheval entre toit et pare-brise.

ATTENTION : La zone dite « pare-soleil » fait partie du pare-brise.

Les vitres latérales avant et arrière ainsi que la lunette arrière peuvent être découpées. Les autres vitres doivent rester transparentes ou teintées. Le numéro peut être apposé sur les vitres latérales arrière.

L'arrière de la carrosserie ne peut être découpé au-dessus de 50mm du sol, mesuré avec une cale de 10 mm sous la plaque de châssis (voir croquis).



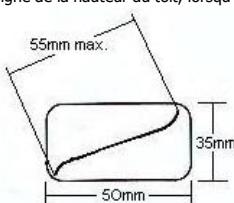
2.3. AILERONS & DERIVES

Les ailerons sont autorisés seulement s'ils existent sur la voiture d'origine, ils doivent être positionnés comme sur le modèle original.

	Minimum	Maximum
Largeur d'aileron :	125.00 mm	200.00 mm
Corde d'aileron (1) :	35.00 mm	55.00 mm

(1) Cette mesure comprend l'aileron et sa rallonge.

L'ensemble aileron dérivés ne doit pas dépasser la ligne de la hauteur du toit, lorsqu'une cale de 10mm est placée sous le châssis à l'horizontal (voir croquis ci-dessous). Sauf choc apparent.



Piste 1/10^{ème} Thermique

2.4. PNEUS – ROUES

Les jantes avant et arrière : Diamètre maximum : 50 mm ; Les pneumatiques doivent être noirs, à l'exception des détails des flancs. Aucun système d'aide et d'assistance au démontage rapide des roues n'est autorisé.

Les flasques ajoutés à la jante ne doivent pas dépasser la jante et augmenter la largeur des pneus de +/- 0.02 mm.

Course de Ligue : Les pneus mousses autorisés sont uniquement :

	Maximum
Largeur pneu avant (1)	31.00 mm
Largeur pneu arrière (1)	31.00 mm

(1) hors flasque

Shorage libre

En cas de pluie (piste déclarée humide par la direction de course) :

Utilisation des pneus libre (mousses et/ou caoutchoucs).

Championnat de France et Coupe de France

Les pneus mousses autorisés sont uniquement selon dimensions et shorages suivants :

Maximum	Pneu avant	Pneu arrière
Largeurs (1)	31.00 mm	31.00 mm
Diamètres	62.00 mm	64.00 mm
Shorage	37 ° Shore	40 ° Shore

(1) hors flasque

Pneus non traités contrôlés :

Les pilotes utiliseront des pneus de références identiques, de la marque sélectionnée par la FFVRC pour l'année n (marque et référence seront communiqués sur le site de la FFVRC avant le 31/12).

Chaque pilote devra venir avec le nombre de pneus dont il a besoin pour la course. Ces pneus devront être emballés dans leur emballage scellé d'origine jamais ouvert et portant le sticker officiel validé par la FFVRC.

Il est interdit de tourner les pneus avant et/ou pendant la manche. Seul le « rodage » en piste est autorisé avant le départ des qualifications, pré-finales et finales.

L'utilisation des pneus contrôlés sera obligatoire à partir de la première manche de qualification en Championnat de France et à partir de la première manche de reseeding en Coupe de France, ainsi qu'en pré-finales et finales.

Les séries d'essais libres et essais ne comptant pas pour les résultats finaux de la course, seront réalisés avec des pneus non contrôlés.

Modalités organisationnelles des pneus contrôlés :

Avant chaque qualification, pré-finale et finale, le pilote et/ou son mécanicien devra se présenter à l'entrée du parc fermé avec sa voiture RC dépourvu de pneus et la montrer au bénévole « surveillant » qui validera et autorisera le montage : soit des pneus contrôlés neufs en emballage d'origine scellé, soit des pneus déjà utilisés selon procédure décrite par la suite.

Les pneus neufs seront montrés au bénévole « surveillant » qui vérifiera qu'ils sont dans leur emballage d'origine scellé et portant le sticker officiel validé par la FFVRC.

En cas d'utilisation de pneus neufs, à l'issue de chaque qualification, pré-finale et finale, le pilote pourra déposer au contrôle technique ses pneus utilisés après validation de la conformité de sa voiture. Pour cela le pilote devra utiliser un sachet individuel, retirer ses pneus devant le contrôle technique, noter son nom et son numéro de série sur le sachet puis le rendre aux personnes du contrôle technique qui le rangeront dans la caisse de la série prévue à cet effet et correspondant au pilote. Dès l'entrée dans le parc fermé, il ne sera plus possible d'en sortir avec la voiture pneus montés ou avec des pneus seuls, les mécaniciens se dirigeront obligatoirement vers la pit lane.

Le pilote peut disposer de : 1 train (neuf ou utilisé) pour les qualifications, 2 trains (neufs et/ou utilisés) pour les pré-finales, et jusqu'à 3 trains (neufs et/ou utilisés maximum) pour la finale. Ces quantités pourront être ajustées par la direction de course selon l'abrasivité constatée du circuit.

Tous pneus non remis au contrôle technique après chaque qualification ou pré-finale ne seront plus utilisables pour cette manche de championnat de France.

Interdiction formelle de se prêter des pneus entre pilotes.

Sanction :

Le pilote ne respectant pas les conditions établies concernant les pneus contrôlés et/ou qui sera pris en possession de pneus traités en condition de piste sèche pendant la manche de championnat de France sera immédiatement disqualifié.

En cas de pluie (piste déclarée humide par la direction de course) :

Utilisation des pneus libre (mousses et/ou caoutchoucs).

Dès que la piste est déclarée « humide » par la direction de course, possibilité pour les mécanos/pilotes d'aller chercher des pneus dans les stands s'il pleut pendant une qualification, une remontée ou une finale. Par contre, il n'est pas autorisé d'avoir des pneus pluies par anticipation dans la pit lane.

Pas de pneus pluie en parc fermé.

Piste 1/10^{ème} Thermique

2.5. MOTEURS

Les moteurs sont :

- A refroidissement à air
- Admission rotative frontale sur l'arbre
- Deux temps avec un maximum de 4 lumières y compris l'échappement. Ni « lumières » dans le piston, ni « lumières » supplémentaires dans la chemise.

Aucun type d'alimentation forcée n'est permis ou forme de décalage réglable.

Spécifications des moteurs autorisés :

	Type	Cylindrée maximum
PROMOTION	à tirette ou non	2.11 cm ³
	boîte commerce	2.50 cm ³
OPEN	(1)	2.11 cm ³

(1) Respectant les spécificités § Vilebrequin et Carburateur.

Vilebrequin :

Championnat de Ligue Promotion & Coupe des Ligues :

Les vilebrequins sont libres

Championnat de Ligue Open, Championnats de France & Coupe de France :

Seuls les vilebrequins répondant aux spécifications EFRA sont acceptés.

Carburateur :

Championnat de Ligue Promotion :

Les carburateurs sont libres, le carburateur doit être équipé d'une boîte à air approuvée EFRA pour réduire le bruit à l'admission.

Championnat de Ligue Open, Championnats de France & Coupe de France :

Le diamètre du col de venturi du carburateur doit être mesuré au niveau de la plus petite section, au-dessus du point d'injection du carburant dans le carburateur :

Diamètre maximum : 5.5mm. Le carburateur doit être équipé d'une boîte à air approuvée EFRA pour réduire le bruit à l'admission.

En cas de pluie, filtre à air obligatoire.

Marquage EFRA non obligatoire mais obligation de respecter les normes sonores en vigueur. En cas de doute, la direction de course se réserve le droit de contrôler la conformité sonore à l'aide du sonomètre de la FFVRC.

2.6. LE SILENCIEUX

Promotion :

Tous les échappements homologués EFRA ainsi que les échappements d'origine « commerce/boîte » et conformes à la réglementation FFVRC pour le bruit (82db max) sont autorisés.

Open :

Le silencieux homologué EFRA (Voir **homologatioN**) est obligatoire pour toutes courses nationales, Coupes de France et Championnats de Ligue Open. Tous les échappements doivent être marqués, leur numéro d'homologation doit être visible et lisible.

De plus, les échappements homologués suivant la liste EFRA à jour début mars de l'année en cours seront autorisés.

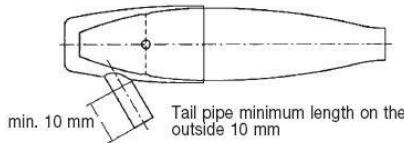
La sortie d'échappement est imposée : A l'horizontale ou au-dessous. Le numéro d'homologation par l'EFRA doit être obligatoirement gravé d'origine sur le pot d'échappement sur la paroi latérale du silencieux. En cas de marquage effacé, le pilote doit présenter un pot identique marqué pour comparaison. Le re-gravage d'un pot d'échappement ne valide pas celui-ci au contrôle technique de la course suivante.

Un pot d'échappement gravé manuellement doit être validé par le Directeur de course ou l'arbitre.

Caractéristiques de la sortie d'échappement :

Diamètre intérieur maximum : 5.0 mm avec une tolérance de 0.2 mm,

Longueur minimum (1) : 10.0 mm EFRA.



Longueur minimum mesurée à l'extérieur.
« 200mm » 10.0mm

2.7. ANTENNE

Elle doit être souple (se plier complètement sous le poids de la voiture).

2.8. PARE-CHOC

Ils sont obligatoires à l'avant.

2.9. RESERVOIR / CARBURANT

Le réservoir peut être vérifié après les qualifications, les pré-finales ou la finale.

Un premier contrôle est effectué, si celui-ci détecte un réservoir non-conforme, le réservoir devra être retiré du véhicule par le pilote/mécano convoqué au contrôle technique puis un deuxième contrôle est effectué 15 minutes plus tard. Si le réservoir est toujours non conforme, (Cf : règlement général).

Piste 1/10ème Thermique

Si l'Organisateur prévoit des contrôles de réservoir, il doit mettre une éprouvette à la disposition des pilotes pendant la course. Celle-ci devra être essuyée et séchée entre chaque contrôle.

Capacité maximum du ou des réservoirs y compris le ou les filtres à carburant et durite(s) jusqu'au carburateur 75 cm3.

2.10. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE

Seul un frein à commande mécanique placé sur l'axe de transmission est autorisé.

Pendant toute la durée (essais et compétition) d'une course officielle, aucun équipement électronique n'est autorisé à l'exception de la radiocommande à 2 voies et le récepteur pour actionner la direction et l'accélérateur/frein.

Chaque voiture doit être équipée d'un embrayage, de telle façon qu'elle puisse être maintenue statique moteur tournant.

2.11. ACCUMULATEURS :

L'utilisation des accus de type LIPO est soumise aux prescriptions du Règlement Général.

3. DÉROULEMENT DES COURSES

3.1. RAMASSAGE DES VOITURES

Les pilotes doivent respecter les règles de ramassage décrites au règlement général.

En fonction du nombre d'inscrits dans chaque discipline l'organisateur adaptera le système de ramassage de la façon la plus équitable possible.

Ramassage obligatoire à partir du samedi.

En manches nationales, le club doit fournir des ramasseurs, pour pallier aux éventuels manques en nombre suffisant. Le tableau ci-dessous n'est donné qu'à titre indicatif.

Aucune intervention mécanique ou réparation sur la piste n'est autorisée. La seule mission du ramasseur est de prendre la voiture pour la remettre sur la piste si elle est en état de rouler ou bien de la déposer à ses pieds en attendant que le mécanicien vienne la chercher et la ramène dans la zone des stands. Il est cependant autorisé à remettre en place une carrosserie pliée si besoin. Il est interdit au mécanicien de traverser la piste ou de se substituer au ramasseur sous peine de sanction. Si la voiture n'est pas en état d'être remise en piste, le mécanicien ira la chercher en passant si possible par la périphérie du circuit.

RAMASSAGE	
CFN et CFE	Est ramassé par
½ A CFN	½ B CFE
½ B CFN	½ A CFE
½ A CFE	½ B CFN
½ B CFE	½ A CFN
Finale CFN	½ Finalistes CFN et CFE qui ne remontent pas
GT8e	GT8n
GT8n	GT8e
Finale CFE	Finaliste CFN

Les pré-finale suivantes seront effectuées par les pilotes éliminés dans les pré-finales précédentes. Les ramasseurs doivent être vigilants et efficaces, toutefois aucune réclamation n'est recevable quant à leur prestation.

3.2. MECANICIENS

Pour les qualifications, les pré-finales et finales : 2 mécaniciens maximum sous le podium.

Le(s) mécanicien(s) doit(vent) obligatoirement être au même numéro de poste que son (leur) pilote.

3.3. ESSAIS LIBRES

Des essais libres doivent être autorisés par l'organisateur avec pneus libres. 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.

3.4. ESSAIS CONTROLES

En Championnat de France, une manche d'essais contrôlés est organisée : avec pneus libres. Il n'y a pas de chronométrage officiel mais les temps peuvent être affichés.

En Coupe de France, deux manches d'essais contrôlés sont organisées : avec pneus imposés de l'année n (neuf ou non).

Le chronométrage servira pour effectuer le reseeding tenant en compte les 3 meilleurs tours consécutifs les plus rapides. La meilleure des deux manches servira pour établir les nouvelles séries pour les qualifications.

3.5. CONTROLE TECHNIQUE :

Contrôle avec Nitromax : Cf : **règlement général**

Le taux de nitrométhane autorisé est de 16% en masse : **16EU**.

Marquage : l'étiquette FFVRC doit marquer le châssis, en cas de manque de place pour le faire, la plaque radio est marquée et plusieurs points de vernis seront faits sur le châssis.

3.6. QUALIFICATIONS

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

- Les experts et non-experts en qualifications

Piste 1/10^{ème} Thermique

- Les finales PROMOTION & OPEN.

Nombre de manches : **3** minimum. Le choix d'une manche supplémentaire éventuelle devra être entériné avant le départ de la première manche selon les conditions météo. (En cas de course cumulée Piste 1/8^{ème} & Piste 1/10^{ème}, le nombre de qualifications pourra être adapté en fonction d'un timing réalisable).

Elles se composent en principe de 7 ou 8 voitures par série/10 voitures exceptionnellement.

Les manches de qualification ont une durée de 4 minutes. Le ravitaillement n'est pas obligatoire. Les qualifications restant au meilleur tours/temps réalisé sur 4 minutes (gestion FFVRC).

3.7. QUALIFICATION EN CHAMPIONNAT DE FRANCE / COUPE DE FRANCE

Nombre de qualifications : 4

Pneus non traités contrôlés selon spécifications précisées dans ce règlement.

Classement aux points, sur 2 manches prises en compte (sauf si seulement une manche est retenue).

Dans chaque manche les pilotes reçoivent des points en fonction de leur tours/temps réalisé. 0 pour le premier, 2 pour le second, 3 pour le troisième et ainsi de suite.

En cas d'égalité de points, le pilote ayant obtenu la meilleure place dans les manches retenues l'emporte.

Si l'égalité demeure, la meilleure seconde position l'emporte.

En cas de nouvelle égalité, le meilleur tours/temps réalisé dans les manches retenues l'emporte

- Les séries sont établies dans l'ordre des valeurs (Elite et National séparé). La série la plus « faible » en valeur sera la première à partir.
- **En coupe de France, les séries d'essais libres ou chronométrés sont composées comme pour le championnat de France,** un reseeding sera effectué durant les manches contrôlées afin d'établir les séries définitives **des qualifications.**

Départ lance de la pit lane : (Qualifications)

Piste ouverte pour une période d'essais libres d'au moins deux minutes lorsque (tous) les pilotes sont en place.

Puis l'annonce du décompte sera faite toutes les 30 Secondes .

Exemples : Départ dans 3 mins, puis départ dans 2mns 30s, puis départ dans 2 mn, etc.

A 30 secondes, il sera conseillé aux pilotes de rentrer dans la Pit Lane (pour effectuer les pleins). Dès lors, les voitures pourront être posées pour sortir de la Pit Lane.

Il appartient aux pilotes de gérer leur position en fonction du trafic et du temps restant par rapport au déclenchement du chronomètre.

3.8. PRE-FINALES ET FINALES

En finale : 12 pilotes

Le nombre de pilotes en pré-finales est de 10 pilotes maximum. Les 5 premiers sont qualifiés pour la pré-finale suivante (sous réserve de conformité technique), y compris en cas de piste déclarée humide par la direction de course, avant ou pendant la pré-finale.

Pour courir la première des pré-finales d'une catégorie en mode séparé, il faut au moins 12 pilotes à répartir en A et B, sinon, ils sont regroupés dans une remontée unique de 15 minutes si c'est pour accéder à la remontée supérieure et 20 minutes si c'est pour accéder à la finale. Les 10 premiers qui remontent sont répartis selon leur classement dans les remontées séparées suivantes ou directement en finale.

3.8.2. DEPART DIRECT : (PRE-FINALES ET FINALES) :

En 1/10^{ème} « 200mm » le type de départ (épi ou F1) est une décision du Directeur de course et sera précisé au cours du briefing.

Toutes les voitures RC doivent participer au tour de formation 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

- Les départs d'une finale ou d'une pré-finale se déroulent selon le tableau ci-contre applicable aux voitures RC nécessitant l'intervention d'un mécanicien en piste.

- Essais libres (durée suivant timing)

- A l'appel des voitures RC aux ordres du starter ou/et à l'annonce des 30 secondes, la piste est fermée, **les pilotes doivent rentrer aux stands** aucun pilote ne peut entrer en piste.

- Retour des voitures RC dans les stands et mise en grille aux ordres du starter.

- Départ du tour de formation à partir des stands à l'appel du directeur de course, le retour vers les stands s'effectue en respectant le tracé de la piste. Tour de formation dans l'ordre des numéros et retour aux stands.

- Prise en charge des voitures RC par les mécaniciens, mise en grille, décompte à partir de 10 secondes, libération de la grille à 3 secondes, départ au signal sonore.

- 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 secondes.

Au passage des 5 secondes, le drapeau se trouvera en position horizontale. Puis il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau. Dès ce moment, les voitures sont lâchées et posées sur la grille. Le starter lève son drapeau au signal sonore. C'est le signal sonore qui donne le départ.

3.8.3. REPORT

Cf : Règlement général

3.9. INTERRUPTION DE COURSE

Si les épreuves doivent être interrompues pour cause de pluie ou une raison quelconque indépendante de la volonté des organisateurs, le Jury décidera de leurs annulations ou de la continuation. Les décisions d'officialisation des résultats de manches de séries sont prises à la fin des qualifications.

Interruption pendant les finales en thermique :

En cas d'interruption d'une finale en cours, la procédure 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 2^{ème} départ ne peut avoir lieu, le résultat à l'interruption sera le classement final.

Piste 1/10^{ème} Thermique

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 encourraient le risque d'être disqualifiés.

EN CAS DE PLUIE :

Arrêt de la course : 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 : L'ensemble des manches sera pris en compte pour le classement des qualifications quelques soient les conditions météo et les différences qu'ils puissent y avoir entre les séries.

Voiture pluie : Quand le directeur de course déclare la piste humide, une deuxième voiture peut être utilisée comme voiture pluie. Cette voiture pluie ne pourra pas être utilisée ou prêtée à un autre pilote sur la même course. La voiture pluie du pilote sera marquée au contrôle technique ; plusieurs marquages pluie n'étant pas autorisés. La voiture pluie sera utilisée uniquement en cas de piste humide et pas autorisé en conditions sèches. Cette voiture ne pourra pas être utilisée quand la série ou remontée/finale est déjà commencée. Si la série ou remontée/finale est commencée avec la voiture pluie, celle-ci doit se terminer avec.

4. HOMOLOGATION

Tous les équipements type carrosserie, échappement, boîte à air et/ou réglementés doivent être homologués par l'EFRA. Voir liste des homologations pour l'année n et n-1 : <http://www.efra.ws/rules-regulations/homologation>