

# REGLEMENT GENERAL

## SOMMAIRE

<b>1. AFFILIATION ET LICENCES</b>	<b>2</b>
<b>1.1. TYPES DE LICENCES</b>	<b>2</b>
1.1.1. LICENCE PASSION	2
1.1.2. LICENCE LOISIR	2
1.1.3. LICENCE COMPETITION "-17 ANS"	2
1.1.4. LICENCE COMPETITION	2
1.1.5. LICENCE ONE SHOT	3
1.1.6. TARIFS	3
1.1.7. ATTESTATION DE LICENCE	3
<b>1.2. CLASSES DE PILOTES</b>	<b>3</b>
1.2.1. ESPOIR	3
1.2.2. EXPERT	3
<b>1.3. TYPE DE LICENCE PAR CHAMPIONNAT</b>	<b>3</b>
<b>2. CALENDRIER - CHAMPIONNATS</b>	<b>4</b>
2.1. CALENDRIER	4
2.2. CHAMPIONNAT DE ZONE/LIGUE	4
2.3. CHAMPIONNAT DE FRANCE	4
2.4. SELECTIONS	5
2.5. TIMING	5
<b>3. INSCRIPTIONS AUX COURSES</b>	<b>5</b>
<b>4. LES CIRCUITS</b>	<b>5</b>
4.1. CIRCUIT	5
4.2. TYPE DE SURFACES/RETEVEMENT	6
4.3. LES PONTS ET CROISEMENTS	6
4.4. ZONE DE RAVITAILLEMENT	6
4.5. TRAITEMENT DES PISTES	7
4.6. ELECTRICITE :	7
4.7. PODIUM	7
4.8. TRAITEMENT DES PNEUS	7
4.9. POSTES DE RAMASSAGE	7
4.10. SECURITE	7
<b>5. DEROULEMENT D'UNE COURSE</b>	<b>8</b>
5.1. PROGRAMME	8
5.2. RAMASSAGE (HORS PISTE 1/5)	8
5.3. COMPTAGE	8
5.4. COMMISSION DES PILOTES/JURY	9
5.5. NUMEROS DES VOITURES/MOTOS RC	9
5.6. DRAPEAUX	9
5.7. EMETTEURS	9
5.8. ESSAIS VOIR REGLEMENTS SPECIFIQUES	9
5.9. INSPECTION TECHNIQUE	9
5.10. CATEGORIES	11
5.11. QUALIFICATIONS CF REGLEMENT SPECIFIQUE	11
5.12. PRE-FINALES ET FINALES CF REGLEMENT SPECIFIQUE	11
5.12.1. DEPART VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	12
5.12.2. DEPART DIRECT : (PRE-FINALES ET FINALES) SAUF SPECIFICITES	12
5.13. REPORT	12
5.14. ARRIVEES	13
5.15. CLASSEMENTS DE LA COURSE	13
5.16. REMISE DES TROPHEES	13
5.17. INTERRUPTION DES COURSES : VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	13
5.18. ANNULATION DE COURSES	13
<b>6. CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS</b>	<b>13</b>
6.1. LES POINTS EN CHAMPIONNAT	13
6.2. LES VALEURS	13
6.3. LES CLASSEMENTS	13
<b>7. COURSES HORS CHAMPIONNATS</b>	<b>14</b>
7.1. DEFINITIONS	14

# REGLEMENT GENERAL

7.2. LICENCES, ASSURANCES, SECURITE	14
7.3. DEPOT DE DEMANDE DE COURSE	14
7.4. LIMITE COURSE A PRIMES/LOTS :	14
7.5. SANCTIONS COURSE NON AUTORISEE	14
8. SECURITE	14
8.1. CODE SPORTIF	14
8.2. ACCUMULATEURS	14
9. DECISIONS OFFICIELLES, SANCTIONS	15
9.1. RECLAMATION/PROTET	15
9.2. VOITURES/MOTOS RC ENDOMMAGEES	15
9.3. PENALITES - DECISIONS OFFICIELLES	15
9.3.1. PENALITE D'ARRET : STOP AND GO	16
9.3.2. DISQUALIFICATION OU DECLASSEMENT POUR CT NON-CONFORME,	16
9.3.3. DISQUALIFICATION TOTALE SANS CLASSEMENT	16
9.3.4. PENALITE D'UN TOUR SUR LA MEILLEURE MANCHE (1)	16
9.3.5. PENALITE UN TOUR, STOP AND GO SIMPLE OU 10"	16
9.3.6. CARTONS JAUNES	16
9.3.7. PENALITES CUMULABLES	16
9.3.8. CONTROLE ANTI-DOPAGE	17
9.3.9. DIVERS	17

## 1. AFFILIATION ET LICENCES

**Les clubs doivent s'affilier à la FFVRC pour licencier leurs adhérents. Le président, le trésorier et le secrétaire général doivent obligatoirement demander leur licence en même temps que leur demande d'affiliation. Dans le cas d'une section d'un club fédérateur trois licences sont obligatoires dont le responsable de la section.**

Tous les championnats **fédéraux** sont ouverts aux possesseurs d'une licence FFVRC, autre que "**passion**" ou "**loisir**", quelle que soit la nationalité du licencié.

Les demandes de licence doivent être faites à la fédération par un club affilié. A titre individuel, la 1<sup>ère</sup> année, la licence peut être demandée directement à la fédération.

Les clubs ont l'obligation d'avoir l'accord parental pour demander une licence fédérale d'une personne mineure.

Un adhérent ne peut avoir qu'une seule licence FFVRC validée par un club chaque année.

Une modification de licence est possible en cours d'année, dans ce cas la nouvelle licence sera facturée au club et le montant de la licence originale crédité au club d'origine.

### 1.1. TYPES DE LICENCES

Tous les licenciés sont pris en charge par l'assurance fédérale à compter de la date de souscription. 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 FFVRC et des clubs, au cours des manifestations promotionnelles déclarées auprès de la fédération (courses de marques, Cf. §7), des activités ponctuelles (salon).

Lorsqu'un club accueille un pilote non licencié du club pour utiliser sa piste, il doit s'assurer que ce pilote est possesseur d'une licence FFVRC. Si le pilote n'est pas en possession d'une telle licence, il est alors justifié d'établir une demande de licence FFVRC. Sans cette demande, la fédération décline toute responsabilité en cas d'accident.

**Une licence FFVRC en cours de validité est obligatoire pour tenir le poste le poste de directeur de course, de superviseur du chronométrage ou de président du jury.**

Tous les types de licences permettent d'être ramasseur, mécanicien et circuler dans les stands.

#### 1.1.1. LICENCE PASSION

**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. ainsi qu'aux accompagnateurs**  
**Elle ne permet pas de piloter.**

#### 1.1.2. LICENCE LOISIR

Cette licence est dédiée à une pratique loisir de la voiture/moto/slot/mini RC. Elle permet aussi de participer aux courses amicales ou démonstrations.

#### 1.1.3. LICENCE COMPETITION "-17 ANS"

**Les possesseurs de cette licence doivent avoir moins de 17 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours. Ils peuvent participer à tous les championnats de toutes les disciplines et aux grands prix EFRA quel que soit le lieu où ils se déroulent. Elle est obligatoire pour être sélectionné en équipe de France.**

#### 1.1.4. LICENCE COMPETITION

**Les possesseurs de cette licence peuvent participer à tous les championnats de toutes les disciplines et aux grands prix EFRA quel que soit le lieu où ils se déroulent. Elle est obligatoire pour être sélectionné en équipe de France.**

# REGLEMENT GENERAL

## 1.1.5. LICENCE ONE SHOT

Licence réservée aux pilotes étrangers souhaitant participer à une épreuve d'un championnat de France.

Elle autorise le titulaire à prendre part à une seule course, quelle que soit la discipline ou la catégorie concernée.

Le détenteur de cette licence s'engage à respecter l'ensemble des règlements applicables à la discipline ainsi que ceux régissant la fédération.

Aucun point ne sera attribué au possesseur de cette licence et le pilote ne sera pas classé dans ce championnat.

Tarif : 30 € (15 € pour le club, 15 € pour la fédération).

## 1.1.6. TARIFS

Droit d'affiliation à la FFVRC: 100 €

Tarif licences	
Licence passion	20 €
Licence loisir	30 €
Licence compétition « - de 17 ans » (1)	20 €
Licence compétition	50 €

(1) La tarification "- de 17 ans" sera appliquée aux jeunes de moins de 17 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours (tarif unique national).

(2) Supplément de 3 € pour avoir la licence sur support plastique.

## 1.1.7. ATTESTATION DE LICENCE

Tout licencié doit pouvoir présenter une licence ou une attestation de prise de licence.

En championnat, un licencié appartient à la zone/ligue du club qui a validé sa licence. Avant de s'inscrire à une course, s'assurer que la licence possédée le permet.

## 1.2. CLASSES DE PILOTES

### 1.2.1. ESPOIR

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

### 1.2.2. EXPERT

Les Anciens Experts (AE), Experts une étoile (expert \*) et les Experts deux étoiles (expert \*\*) ne peuvent participer à aucun Championnat de zone/ligue "promotion" quelle que soit la discipline dans laquelle le titre a été acquis.

Sont exclus du passage Expert\* ou \*\*, les pilotes licenciés "Espoir" sauf dérogation du **responsable** de la discipline concernée sur demande écrite du pilote déposée avant le 30 novembre de l'année en cours. Le titre d'Ancien Expert sera attribué à tout pilote perdant son titre "Expert". Ce titre ne peut disparaître, sauf à être remplacé par celui "Expert".

**Passage expert une et deux étoiles. Les pourcentages s'entendent arrondis au chiffre supérieur.**

Championnat	Une étoile	Deux étoiles
Championnat de ligue promo	5%	0%
Championnat de ligue Open	30%	0%
Championnat de France (hors élite et national)	40%	10%
Championnat de France Elite	50%	30%
Championnat de France national	40%	5%
Coupe de France	10%	0%
Coupe des ligues	5%	0%
Challenge national	0%	0%

#### 1.2.2.1. EXPERT\* - EXPERT 1 ETOILE

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

Les passages Expert\* sont faits selon les pourcentages et indications du tableau ci-dessus « Expert\* ».

#### 1.2.2.2. EXPERT\*\* - EXPERT 2 ETOILES

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

Les passages Expert\*\* sont faits selon les pourcentages et indications du tableau ci-dessus « Expert\*\* ».

Le titre d'Expert\*\* est attribué à vie pour tout champion du monde et/ou d'Europe (hors champion junior).

## 1.3. TYPE DE LICENCE PAR CHAMPIONNAT

Championnat	Type de licence		Classes de licences			
	Passion/loisir	Compétition	Non expert	Ancien	Expert *	Expert **
				Expert		
Ligue Promotion	NON	OUI	OUI	NON	NON	NON
Ligue Open	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI

# REGLEMENT GENERAL

Championnat de France	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Championnat de France Elite	NON	OUI	NON	NON	OUI	OUI
Championnat de France Nat	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	NON
Coupe des Ligues	NON	OUI	OUI	NON	NON	NON
Coupe de France	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Challenge national	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	NON

## Directeur de course/arbitre

L'habilitation directeur de course/arbitre est **obligatoire** pour les directeurs de courses et arbitres officiant en courses nationales **sauf dérogation express du responsable des arbitres.**

**En course nationale, le directeur de course, le chronométrateur, le responsable du contrôle technique ne peuvent participer en tant que pilote sur la course où ils officient.**

Pendant une course, dans la catégorie dans laquelle il officie, l'arbitre ne peut participer en tant que pilote.

## 2. CALENDRIER - CHAMPIONNATS

### 2.1. CALENDRIER

Le calendrier paraît **au plus tard** au début de l'année civile et indique les clubs organisateurs et les lieux des courses, du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> dimanche du mois de novembre (inclus), les Championnats de France, de zone et de ligue (sauf piste 1/12<sup>ème</sup>).

La Coupe de France, la Coupe des Ligues, la Coupe des Champions, ou le Trophée Open, Trophée Promo ou la Coupe de Noël se déroulent sur une seule manche.

Le jour d'un championnat de zone/ligue, il est interdit d'organiser une course le même jour, dans la même discipline, dans la même zone/ligue.

Le jour d'un Championnat de France : **Les courses fédérales de zone/ligue (open/promo) dans la même discipline sont interdites le même week-end qu'un championnat de France dans la même discipline.**

Le jour d'une 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 zone/ligue organisatrice et dans les zone/ligues limitrophes.

Aucune course de championnat ou amicale ne peut avoir lieu le week-end de l'assemblée générale de la fédération (sauf dérogation fédérale).

Les manches des championnats de zone/ligue se déroulent sur un jour le dimanche sauf dérogation **du président de ligue**, la piste peut être ouverte le samedi pour des essais uniquement. Toutefois, il est possible pour un club d'organiser une de ces manches un jour férié autre que le dimanche.

Des nocturnes sont possibles avec l'accord du président de ligue.

#### Manches nationales :

Les manches nationales se déroulent au maximum sur deux jours et demi, le vendredi, samedi et le dimanche (voir spécificités par discipline).

**Pour les disciplines sur deux jours et demi : Ouverture de la piste le vendredi à 12h00 pour les disciplines : TT 1/8 élec, Piste 1/5 et 13h00 pour les autres.**

Les dossiers de candidature de manches nationales sont établis à l'aide des documents officiels mis à disposition sur le site <http://www.ffvrc.fr> ou sur demande auprès du secrétariat de la FFVRC.

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 FFVRC, obligatoirement accompagné des chèques de droit d'inscription, avant le 31 mai de l'année en cours, droit d'inscription de base : 160,00 €.

### 2.2. CHAMPIONNAT DE ZONE/LIGUE

**La licence compétition est la seule autorisée.**

Championnat sur le territoire d'une zone/ligue avec ouverture des frontières aux autres zones/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.

La piste pourra être ouverte le samedi pour la réalisation d'essais libres. En cas d'effectifs insuffisants, un regroupement de catégories compatibles et/ou open/promo peut-être envisagé. A partir d'un effectif de 5 pilotes d'une même catégorie ou open/promo, une finale pourra être courue séparément à la discrétion du Directeur de course.

En open/promo, le club peut ouvrir sa piste aux essais la veille de la course s'il le désire.

### 2.3. CHAMPIONNAT DE FRANCE

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

Le championnat se déroule sur le territoire national, priorité d'inscription aux pilotes Expert\* ou Expert\*\* si le championnat est open

En manche nationale, la piste sera fermée **à partir du lundi précédent la course.**

**En manches nationales, pour une même catégorie, toutes les manches courues comptent moins une (course).**

# REGLEMENT GENERAL

## 2.4. SELECTIONS

**Procédure et règlements : Charte de l'équipe de France** <https://www.ffvrc.fr/fr/la-federation/notre-organisation/statut-et-reglement-general.html>

## 2.5. TIMING

Pour les courses se déroulant sur deux ou trois jours, le pilote doit s'assurer du timing du lendemain avant de quitter l'enceinte du club à la fin de chaque journée. Le club a l'obligation de prévenir au moyen de la sonorisation d'un changement possible de timing au plus tard une demi-heure après la fin de la dernière qualification ou remontée de la journée. Seul le timing affiché par le club le jour des courses fait foi. Aucune réclamation ne pourra être acceptée.

## 3. INSCRIPTIONS AUX COURSES

Sauf instructions de l'organisateur, réception de la demande d'inscription, (courrier ou inscription en ligne) au moins 3 jours (championnat de zone/ligue), 5 jours (manches nationales), avant la course, à l'adresse officielle du club organisateur ou par la plateforme d'inscription agréé par la FFVRC.

Il est obligatoire d'indiquer les mentions suivantes :

- date de la course, discipline et catégorie,
- numéro de zone/ligue, du club et de la licence,
- nom, prénom, adresse et téléphone,
- adresse électronique,
- date de naissance
- le(s) numéro(s) du(es) transpondeur(s) personnel(s),
- pour les courses de Championnat de France, en cas d'obligation de qualification par les championnats de zone/ligue, indiquer le classement qualificatif de l'année N-1 (utiliser la fiche téléchargeable sur le site <http://www.ffvrc.fr>, ou inscrivez-vous en ligne sur le site <http://ffvrcweb.fr/inscription/> ou sur toutes les plateformes d'inscription agréée par la FFVRC).

Sur le circuit, tout accompagnateur ou mécanicien doit être en mesure de justifier d'une licence en cours de validité.

Les licences pilotes sont vérifiées par les clubs organisateurs avant chaque course.

Une amende de 18,00€ sera perçue le jour de la course par l'organisateur pour tout pilote ayant envoyé **son inscription** sans paiement.

Attention : les licenciés ne pouvant présenter leur licence (numérique ou papier) 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.

Lors de courses cumulées (de zone/ligue "promotion" et "open") :

- le pilote doit préciser lors de son inscription à quel championnat il veut participer.
- les pilotes non « Expert » 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.

Joindre les droits d'engagement selon les instructions de l'organisateur, ou à défaut **18,00€** par jour. Une demande d'inscription incomplète ou incorrecte peut être considérée comme nulle. Les inscriptions en ligne sont soumises aux mêmes règles que les inscriptions courrier.

Droits d'engagement maximum dus aux clubs :

Championnat de France :	30,00 €
Championnat de zone/ligue : "Promo" ou "Open" :	18,00 €
Championnats de zone/ligue cumulés :	
• "Promo" & "Open" :	22,00 €
• "TT 1/10 <sup>ème</sup> " dans 2 catégories :	22,00 €

**L'inscription en manche nationale s'effectue par le biais du site Internet de la FFVRC. Le montant de l'inscription comprend le prix de l'inscription en Championnat de France ou Coupe de France et éventuellement le montant des frais annexes (exemple : frais PayPal).**

**Annulation de course : le club organisateur d'une course en championnat de France, pourra garder la totalité des inscriptions en cas d'annulation durant le week-end de la course.**

**Le maximum garanti d'inscriptions acceptées est de 10 séries pour les grandes échelles, 12 séries en championnat de France toutes autres disciplines, 14 séries pour la Big Race**

**Le minimum garanti d'inscriptions acceptées est de 7 séries en open/promo course à 12, 8 courses à 10 ou moins.**

Si le maximum acceptable par l'organisateur est atteint, priorité sera donnée aux pilotes de la zone/ligue régulièrement inscrits pour les courses de zone/ligues uniquement, Les derniers inscrits date d'inscription en ligne complète faisant foi seront refusés. Les pilotes seront prévenus aussitôt par courrier, mail 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 **sauf en cas de liste d'attente**, les retardataires régulièrement inscrits sont acceptés jusqu'au départ de la première manche de leur série de qualification.

## 4. LES CIRCUITS

### 4.1. CIRCUIT

Les pistes doivent être adaptées à l'échelle des voitures/motos RC avec **obligation d'organiser les courses sur une piste en rapport avec l'échelle de la voiture.**

**Le public devra être protégé des sorties éventuelles de voitures par des barrières ou bottes de paille ou tout autre système de sécurité.**

**Le balisage doit être suffisant sans risque d'endommager les voitures, mais doit interdire toutes tentatives de couper la piste. Dans tous les cas l'esprit de la piste doit être respecté pour les disciplines pistes.**

# REGLEMENT GENERAL

Dans tous les cas l'esprit du Tout Terrain doit être respecté pour les disciplines tout terrain. La détérioration de la piste en terre ne doit pas faire apparaître d'obstacles dans les zones de transitions entre terre et surfaces artificielles.

Les bosses et/ou sauts s'ils existent, sont disposés sur le circuit en tenant compte de la vitesse des voitures. Ils doivent être dans des proportions raisonnables et accessoires, au regard de l'ensemble du tracé. Priorité doit être donnée à la sécurité (ramasseurs, spectateurs, mécanos...). La validation des bosses est sous la responsabilité du président du club.

Les pneus de voitures « grandeur » sont interdits en guise de balisage, en revanche le drain d'un diamètre de 80mm minimum environ est fortement conseillé.

En fonction des disciplines Il est nécessaire de prévoir une zone spécifique à côté des stands pour les interventions sur les pneus.

En cas de boucle de chronométrage souterraine, elle est obligatoirement implantée en respectant les préconisations du fabricant du système comptage.

En cas de portique de chronométrage, celui-ci ne doit pas être métallique. Il ne doit y avoir aucune armature métallique (ex : béton armé) à l'emplacement de la boucle de détection

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 ramasseurs.

## 4.2. TYPE DE SURFACES / REVETEMENT

Les surfaces artificielles doivent être réalisées avec des matériaux ni dangereux, ni polluants.

Disciplines	Dvpt mini	Largeur piste minimum	Revêtement
Piste 1/10 TH	200 m	4 m	
Piste 1/10 1/12 EI	100 m indoor 200 m outdoor	3,5 m 2 m	
GT 8	200 m	4 m	
Piste 1/8 TH et EI			
Piste 1/5 1/4	200 m	4 m	Surface bitumée
TT 1/10 EI	100 M	2,5 m	Terre, herbe (naturelle, synthétique, astroturf), moquette. Avec possibilité de parties pavées, en moquette (sur les bosses et appels/réceptions de sauts)
TT 1/8 TH et EI	250 m	4 m	La surface globale de la piste, si elle n'est pas toute en terre, doit proposer un ensemble « multi-surfaces » alternant différents types d'accroches. Les pistes aux revêtements synthétiques sont autorisées, notamment en indoor, à conditions qu'elles respectent la philosophie de la discipline (herbe synthétique, bois, moquettes, pavés, etc., revêtements non cassants). Les surfaces en béton, goudron, bitume, ciment ou tout type de matériaux à base de ciment, béton ou de produits à base de bitume ou goudron ne doivent pas dépasser 5% de l'ensemble de la piste.
TT 1/5	200 m	4 m	Terre, herbe, sable. Les terrains trop caillouteux ou trop défoncés sont à exclure.

## 4.3. LES PONTS ET CROISEMENTS

Les ponts ouverts et croisements sont interdits

La construction de pont est fortement déconseillée ainsi que toutes élévations artificielles en béton ou en bois.

## 4.4. ZONE DE RAVITAILLEMENT

La conception de la zone de ravitaillement doit être faite pour obliger une circulation des voitures/motos RC à faible allure sur l'ensemble de la zone. Toutes les opérations de ravitaillements, réparations ou entretien des voitures/motos RC, doivent être accomplies hors de la bande de circulation et doit permettre la libre circulation des concurrents entrant ou sortant.

En championnat de France, un moniteur vidéo reproduisant le chronométrage de la course en cours est vivement conseillé près de la zone de ravitaillement.

Dans le cas d'une zone de ravitaillement non surélevée, il est fort conseillé d'avoir un rebord rigide pour matérialiser cette zone. Les mécaniciens doivent se tenir derrière cette zone.

Dans le cas d'une zone de ravitaillement surélevée, des limiteurs de hauteur aux sommets des rampes d'entrée et de sortie sont installés pour une meilleure protection des mécaniciens et une limitation de la vitesse de la voiture.

La zone de ravitaillement doit être prévue pour un minimum de mécaniciens (nombre de finalistes X2). La profondeur minimum de la zone de ravitaillement est préconisée de 1 m.

# REGLEMENT GENERAL

## 4.5. TRAITEMENT DES PISTES

Les traitements de pistes en terre sont sous la responsabilité du président du club, en fonction des normes environnementales locales.

Les revêtements piste (bitume,...) peuvent être traitée (selon le procédé de sucrage ou autre pour avoir plus d'accroche) uniquement à l'initiative du club organisateur selon les normes environnementales locales.

## 4.6. ELECTRICITE :

En disciplines électriques piste 1/10 1/12, il est conseillé de prévoir, dans la mesure du possible, au minimum trois lignes d'alimentation 220 V 16 A protégées par des disjoncteurs différentiels 30 mA distincts, dans les manches nationales.

Dans les autres disciplines électriques, il est conseillé de prévoir dans la mesure du possible, un minimum de deux lignes distinctes d'alimentation 220 V 16 Ampères dans les stands séparées du reste de l'installation électrique du club.

## 4.7. PODIUM

Le podium de pilotage doit être prévu pour le nombre de pilotes possibles en fonction des disciplines plus les deux places pour les officiels (DC/Arbitre).

- largeur minimum par pilote : 0.80 m
- profondeur minimum : 1.25 m
- hauteur depuis le sol : 1.5 m à 3.5 m.

Dans tous les cas, celui-ci doit permettre, pour les pilotes, une visibilité maximale sur l'ensemble du circuit.

L'utilisation d'un rehausseur sur le podium doit être autorisée par le directeur de course. Avec ce rehausseur, le pilote doit avoir l'intégralité du bassin sous la rambarde.

**Le placement des pilotes sur le podium et des mécaniciens dans la zone de ravitaillement se fait au numéro attribué à la voiture. Cependant, si le directeur de course décide que le placement est libre, il doit le préciser au briefing, mais il se réserve le droit de revenir au règlement initial pendant la compétition s'il le juge utile. Les emplacements sur le podium et dans la zone de ravitaillement doivent être matérialisés.**

Le directeur de course a la possibilité de laisser les pilotes choisir leur emplacement de pilotage en fonction de leur n° dans les finales (le pilote n°1 choisit sa place, puis le 2, Etc...)

**Pour les disciplines électriques, le casque de communication est interdit. Exception** pour les jeunes de moins de 13 ans, le casque de communication avec le mécano est toléré. **Le pilote ne doit pas parler. Seul le mécano est autorisé à lui parler.**

**Pour les disciplines où le casque est autorisé, le pilote doit limiter au maximum ses paroles avec un volume de voix faible afin de ne pas déranger les autres pilotes sur le podium.**

## 4.8. TRAITEMENT DES PNEUS

**S'il est autorisé par le règlement de discipline, il doit être inodore. S'il est odorant, le traitement doit se faire à l'extérieur de l'enceinte du club.**

## 4.9. POSTES DE RAMASSAGE

Dans la mesure du possible le poste de ramassage est équipé d'une protection efficace ne gênant pas les pilotes pour la visibilité des voitures/motos RC en course.

Les postes situés au milieu du circuit seront équipés d'un siège pour permettre une position assise du ramasseur.

Un espace d'une largeur minimum de 50 cm minimum sera prévu autour de la piste pour faciliter le passage des ramasseurs et des mécaniciens. Le balisage de la piste sera sans danger pour les licenciés (piquets, trous, etc.)

**Le club doit fournir les chasubles de sécurité fluo pour tous les postes de ramassages.**

La totalité du circuit devra être accessible sans aucun accessoire et en toute sécurité pour l'ensemble des ramasseurs.

Le nombre de postes de ramassage doit être suffisant pour couvrir en toute sécurité l'ensemble de la piste.

Tous les ramasseurs doivent avoir des chaussures adaptées et fermées. Les claquettes, tongs, sandales... sont totalement interdites pour tout ramassage.

Il est interdit de fumer, vapoter, manger ou d'utiliser un téléphone portable lors du ramassage, sous peine de sanction décidée par le directeur de course ou l'arbitre. Il appliquera la sanction : carton jaune, pénalité... (s'il s'est fait remplacer, c'est le pilote prévu à l'emplacement de ramassage qui prend la sanction).

Une bouteille d'eau est acceptée.

## 4.10. 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, ...).

**Le ministère du Travail, de la Santé, des Solidarités et des Familles a décidé le 30 juin 2025 l'interdiction de fumer ou vapoter dans les stades et installations sportives, pendant les heures d'ouverture l'enceinte du circuit.**  
**<https://sante.gouv.fr/prevention-en-sante/addictions/article/espaces-sans-tabac> Décret n° 2025-582 du 27 juin 2025**

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

Dans les zones dangereuses (lignes droites, bosses, etc.), la mise en place d'une protection plus importante est recommandée pour la sécurité des spectateurs et des licenciés.

L'ensemble des protections ne doit pas gêner les pilotes dans la visibilité de leurs voitures/motos RC en course.

Des seaux de sable ou extincteurs certifiés et régulièrement vérifiés sont placés dans les stands, à portée de mains. Le fait d'avoir un seau de sable n'empêche pas l'incendie mais peut permettre de le circonscire plus facilement.

# REGLEMENT GENERAL

## 5. DEROULEMENT D'UNE COURSE

### 5.1. PROGRAMME

Ce chapitre peut être modifié par le programme des épreuves écrit par l'organisateur pour les courses dites d'endurance et les amicales. Course de championnat de zone/ligue organisée de manière traditionnelle :

L'accueil se fait à partir de 7 heures, avec les qualifications le matin et les finales l'après-midi.

Disciplines :

- Piste 1/12<sup>ème</sup> électrique : modifié et standard **13,5t**
- Piste 1/10<sup>ème</sup> électrique : modifié et standard 13.5t, **standard 17,5t**, et formule 1 21,5t, **Pro10 standard, Pro10 mod, FWD**.
- Tout terrain 1/10<sup>ème</sup> électrique : 4x2 stock, 4x2 modifié, 4x4 modifié, truck.
- Piste 1/10<sup>ème</sup> thermique : 200mm.
- Piste 1/8<sup>ème</sup> thermique et électrique : classique, 4x4.
- Tout terrain 1/8<sup>ème</sup> thermique et électrique : 4x2, 4x4, **truggy**
- Piste 1/5<sup>ème</sup> thermique : tourisme, F1, Formule France
- Piste 1/5<sup>ème</sup> électrique Sport Proto.
- Tout terrain 1/5<sup>ème</sup> thermique : 4x2, 4x4, Short Course.
- Moto RC
- **GT8 thermique et électrique**

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

### 5.2. RAMASSAGE (HORS PISTE 1/5)

Le ramassage dans les manches de tous les championnats n'est assuré que par les pilotes (sauf spécifications particulières de discipline). **S'il veut se faire remplacer, il doit avoir l'accord du Directeur de course ou de l'arbitre.**

Une exemption pourrait être accordée pour les + de 70 ans, les moins de 13 ans. En accord avec le directeur de course ceux-ci devront toutefois faire assurer le ramassage par une personne de leur choix, licenciée à la FFVRC et sous leur responsabilité.

Les pilotes à mobilité réduite (PMR) titulaire d'une carte européenne seront remplacés par un membre du club à condition qu'ils le précisent sur leur inscription **ou avertissent le club au moins une semaine avant la course. La présentation** leur carte peut leur être demandée le jour de la course.

Un pilote pourra quitter la compétition avant son terme, s'il en avertit le directeur de course et lui présente son remplaçant pour les ramassages à venir lui incombant (sinon sanction Cf : RG 9.3.3 et 9.3.4).

Le directeur de course ou l'arbitre doit rappeler la présence obligatoire des ramasseurs 30 secondes avant tous les départs.

Le ramasseur ne peut quitter son poste de ramassage que lorsque le ramasseur suivant l'aura remplacé. Tout ramasseur quittant son poste sans être remplacé, pourra être sanctionné (Cf : RG 9.3.3 et 9.3.4). Le passage de relais au poste de ramassage se fait à l'aide d'un gilet (exemple : gilet de sécurité). Le directeur de course et/ou arbitre se réserve le droit d'imposer le port d'un gilet pour piloter sur le podium afin d'optimiser le temps pour aller au ramassage **ou pour les mécanos pour des raisons de sécurité.**

Un tableau de ramassage sera affiché avant le début de la compétition (voir spécificité par discipline).

En championnat de zone/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 (sauf spécificités liées à la discipline).

### 5.3. COMPTAGE

Le concurrent utilise son propre transpondeur personnel qui doit être compatible avec les systèmes de chronométrage de l'organisateur. Il doit fournir son numéro personnel lors de son inscription et dans tous les championnats, le transpondeur personnel est obligatoire.

Un seul transpondeur par voiture/moto RC.

Les concurrents doivent se plier aux exigences du règlement et de l'organisateur pour la fixation du transpondeur dans les voitures/motos RC. Celui-ci doit obligatoirement :

- être éloigné des éléments radio (récepteur, accus, variateur...), des pièces de châssis carbone et aluminium,
- être installé horizontalement et à l'intérieur de la carrosserie ou sous l'aileron,
- ne pas toucher le moteur ou le pot d'échappement (le cas échéant),
- ne pas être installé dans une boîte récepteur, accu, etc.
- être situé en arrière de l'axe des roues avant et d'une manière générale, ne pas risquer d'être détérioré pendant son utilisation.

La fixation du transpondeur est de la seule responsabilité du pilote. Aussi, en cas de perte ou dysfonctionnement pendant une épreuve, le comptage manuel en tours ou en temps ne pourra être exigé.

**Il est fortement conseillé aux clubs organisant un championnat national de prévoir une source autonome d'alimentation 220 volts (onduleur) pour le système de comptage et les ordinateurs de gestion.**

#### Montage type

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

En cas de non détection d'un ou de plusieurs transpondeurs, la direction de course peut décider 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.

Important chaque pilote est responsable de son transpondeur, cependant, le responsable de chronométrage devra essayer de compter en manuel les voitures dont le transpondeur est défaillant.

Le responsable du comptage doit informer un pilote dont le transpondeur ne fonctionne pas pendant les tours de chauffe.

L'emplacement de la boucle de comptage :

- est obligatoirement disposé à une distance comprise entre 15 m et 50 m avant l'entrée de la zone de ravitaillement.

# REGLEMENT GENERAL

- sera matérialisé physiquement.

L'affichage des résultats est obligatoire, **soit papier, soit écran**.

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 zone/ligue.

Les chronomètres doivent être positionnés face à la piste.

## 5.4. COMMISSION DES PILOTES/JURY

En Championnat de France, une commission des pilotes est nommée.

**Le directeur de course ou l'arbitre constitue la commission sur la base du volontariat des pilotes régulièrement inscrits à la compétition par manche tournante (un pilote ne peut pas faire partie de la commission des pilotes deux fois de suite).**

En cas de catégories multiples, une répartition équitable entre celles-ci sera effectuée.

**La commission des pilotes a un pouvoir uniquement consultatif. Elle peut être requise pour donner un avis sur un problème d'infrastructure uniquement (poste de ramassage, zone de départ, etc.). En aucun cas, elle ne peut être réunie pour un problème de comptage, de pilotes ou de comportement sur la piste et/ou dans les stands.**

Le président de cette commission est fixé par le **directeur de course ou l'arbitre**. Le **président de la commission des pilotes** doit être présent durant toute la course ou déléguer un remplaçant parmi les membres de sa commission.

C'est le président de la commission des pilotes qui représentera les pilotes au sein du jury.

Il n'y a pas de commission de pilotes en championnat de zone/ligue.

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 fédération, de la zone/ligue ou du club organisateur pour les autres championnats,
- de 2 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.

### L'arbitre fédéral :

Dans toutes les compétitions officielles, l'arbitre fédéral a **le pouvoir de décision finale**.

### Règlements :

**En course, le règlement général et le règlement de la discipline concernée sont consultables sur le site fédéral.** 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.

## 5.5. NUMEROS DES VOITURES/MOTOS RC

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

Les voitures/moto RC devront obligatoirement avoir le nombre de numéros autocollants fournis par l'organisateur à l'endroit où celui-ci le préconise.

Une voiture/moto RC 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.

## 5.6. DRAPEAUX

Code des drapeaux :

- **Bleu/blanc/rouge** : pour les départs.
- **damiers noir/blanc** : pour les arrivées.
- **bleu** : la voiture/moto RC doit se laisser dépasser.
- **jaune** : danger sur la piste, ralentir.
- **noir/blanc en diagonale** : avertissement à la voiture/moto RC.
- **noir** : arrêt immédiat de la voiture/moto RC.
- **vert** : piste libre.
- **rouge** : arrêt immédiat de toutes les voitures/motos RC, piste fermée.

Les voitures/motos RC difficilement contrôlables, jugées dangereuses pour les autres, doivent s'arrêter et pourront repartir après réparation. Conditions d'utilisation du drapeau noir d'arrêt : Les pilotes perturbant la conduite des autres concurrents par un comportement dangereux ou antisportif sont avertis par un carton jaune : deux cartons jaunes entraînent l'exclusion immédiate et la disqualification immédiate de l'épreuve.

## 5.7. 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.

**Il est recommandé à chaque personne présente sur le podium de mettre son téléphone en silencieux ou de l'éteindre.**

Il est interdit au ramasseur d'avoir un casque (hors casque de protection) sur les oreilles au moment du ramassage.

## 5.8. ESSAIS VOIR REGLEMENTS SPECIFIQUES

## 5.9. INSPECTION TECHNIQUE

Le matériel de contrôle fourni par la Fédération fera foi pour le contrôle technique des voitures/motos RC.

# REGLEMENT GENERAL

L'inspection technique concerne la mise en conformité des voitures/motos RC avec le règlement et ce à tout niveau : poids, carrosserie, dimensions de la voiture/moto RC 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 et/ou l'arbitre peuvent demander l'inspection d'une voiture/moto RC à tout moment de la compétition,
- Seules les voitures/motos RC conformes au règlement dans les formes et les dimensions sont acceptées,
- La conformité des voitures/motos RC 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/moto RC.

**Marche arrière : En électrique la marche arrière est interdite. Elle doit être désactivée.**

**Les châssis :** ils sont marqués avec un numéro différent par concurrent (de préférence à l'intérieur du châssis). (Sauf P10 voir rgl discipline). Un seul châssis doit être utilisé pour toutes les manches de qualification et les finales (sauf spécificité par discipline).

Le directeur de course peut autoriser le changement de châssis si la demande lui semble justifiée. Dans ce cas, le châssis doit être à l'identique du châssis marqué, sauf spécificité du règlement de discipline.

Dans ce cas, un nouveau châssis doit être présenté à l'inspection technique pour être marqué, l'ancien doit rester au contrôle technique pour le reste de la compétition ou le départ du pilote.

**Les dimensions** des voitures/motos RC peuvent être prises dans toutes les positions de la suspension, roues au sol, roues directrices non braquées (sauf spécificités par discipline).

**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.

**L'électronique :** l'assistance au pilotage par tout système de gyroscope est interdite quelle que soit la discipline.

**Les carrosseries :** elles 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 ouverts ou peints sont interdits. Les vitres de côté et la lunette arrière doivent être transparentes ou ouvertes (sauf spécificités de discipline).

Il est interdit de faire évoluer une voiture/moto RC sans sa carrosserie pendant toute la durée de l'épreuve (y compris pendant les essais). Il est interdit de faire évoluer une voiture/moto RC hors de la piste et la zone de ravitaillement.

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

## Parc fermé :

A l'issue de chaque épreuve (sauf spécificité par discipline), toutes les voitures/motos RC qui viennent de courir sont mises en parc fermé pour contrôle technique. Elles **peuvent être** gardées en parc fermé pour toute la durée de la série de qualification suivante. **C'est le contrôleur technique qui décide de la libération des voitures, pendant ou après la manche de qualification (dans le cas où les contrôles se font après la manche et non avant)**

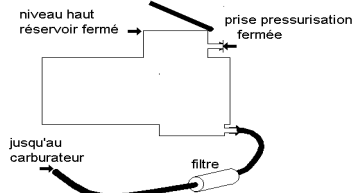
En cas d'application d'une gestion de course type EFRA, les voitures/motos RC sont conservées pendant toute la durée des demi-finales de la catégorie en cours.

En thermique, les voitures/motos RC des finales doivent rester après l'arrivée à la disposition de la direction de course pour contrôle technique.

En électrique, toutes les voitures/motos RC doivent être contrôlées après chaque manche de finale (sauf spécificités par discipline).

## Contrôle du réservoir :

Le volume du réservoir est mesuré y compris la durite jusqu'au carburateur plus le ou les filtres à essence, suivant les méthodes ci-dessous :



- par aspiration dans le réservoir : le réservoir doit être plein, la pressurisation débranchée et bouchée,
- par soufflage d'air, sous faible pression contrôlée (compresseur avec limiteur de pression, pompe d'oxygénation d'aquarium, etc.), dans le réservoir plein.

# REGLEMENT GENERAL

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 10 minutes plus tard. Si le réservoir est toujours non conforme.

Si l'Organisateur prévoit des contrôles de réservoir, il doit mettre une éprouvette à la disposition des pilotes pendant la course. Capacité maximum du ou des réservoirs y compris le ou les filtres à carburant et durite(s) jusqu'au carburateur 125 cm<sup>3</sup> en échelle 1/8<sup>ème</sup>, 75cm<sup>3</sup> en échelle 1/10<sup>ème</sup>

Carburant : Le carburant 16 EU doit contenir seulement du Méthanol, de l'huile/lubrifiant et du Nitrométhane. La densité spécifique ne doit pas dépasser 0,859 g/cm<sup>3</sup>. Basé sur des huiles de densité normale, cela donne, un maximum de 12,1 %. Cette vérification s'effectuera par un simple flotteur, appelé Nitromax 16 EU et qui est disponible dans le commerce.

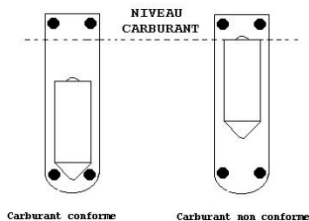
Des prélèvements et des contrôles en laboratoire pourront être effectués. L'éprouvette de contrôle est fournie par l'arbitre fédéral lors des manches nationales.

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

Le pilote et/ou les mécaniciens de la voiture non conforme peuvent demander au commissaire technique la possibilité de démonter l'ensemble réservoir durite, afin de récupérer la voiture pour mécanique. En cas d'accord, cette opération ne peut se faire que dans le local technique par le pilote ou son mécano.

L'utilisation des aides artificielles pour refroidir la voiture, le réservoir et/ou le carburant est interdite.

Contrôle avec NITROMAX :



Pour un taux de Nitrométhane de 16% EU, la densité maxi du carburant de doit pas être supérieure à 0.859 gr/cc à 20°C.

Avant tout contrôle, l'intérieur de l'éprouvette doit être correctement essuyé. Le flotteur sera introduit dans l'éprouvette avant remplissage de celle-ci (afin d'éviter le débordement de carburant). Le carburant est versé jusqu'à une hauteur comprise entre 70 et 80mm dans l'éprouvette afin d'immerger complètement le flotteur.

L'appareil peut être utilisé avec une température minimum de 12°C.

En cas de résultat positif, un second test sera fait avec le même carburant.

Si ce second test est toujours positif la sanction imposée par le règlement sera appliquée (Cf : RG 9.3.3)

Si ce second test est alors négatif, celui-ci fera foi, aucune sanction ne pourra être infligée au pilote concerné en ce qui concerne ce contrôle. Des prélèvements pour analyse de carburant pourront être effectués à tout moment de la course.

## 5.10. CATEGORIES

Les catégories sont définies dans chaque discipline.

Tout pilote doit concourir dans la catégorie de sa voiture/moto RC.

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

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

## 5.11. QUALIFICATIONS CF REGLEMENT SPECIFIQUE

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

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.

## 5.12. PRE-FINALES ET FINALES CF REGLEMENT SPECIFIQUE

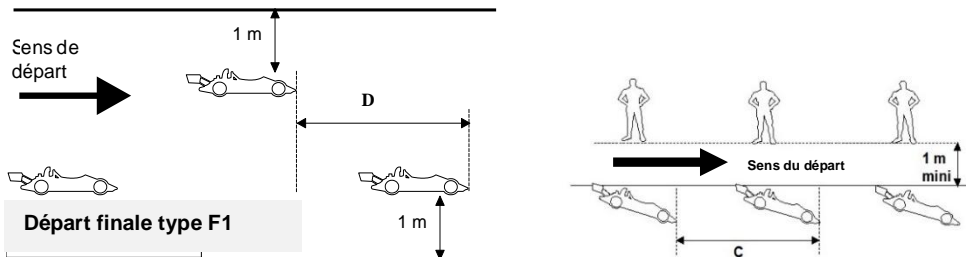
Si un des 10 ou 12 pilotes qualifiés pour participer aux phases finales ne prend pas le départ, il ne peut en aucun cas être remplacé par le suivant. Il sera alors classé dernier de la finale ou pré-finale qu'il n'aura pas courue.

Les voitures RC sont positionnées par rapport à la ligne de rive sous la responsabilité du directeur de course suivant la configuration du circuit (45° en piste et TT, 30° en moto **pour les départs en épi**).

Les différents types de grille de départ :

Départ finale en épi

# REGLEMENT GENERAL



## DÉPART EN FILE

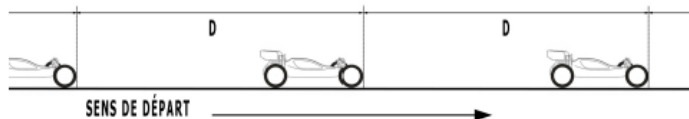


Schéma de départ en finales TT 1/10ème :

Les lignes de départ et d'arrivée doivent être tracées ; il est recommandé de situer la ligne de départ à au moins 6 mètres du premier virage en qualification et 10 mètres en finale. Le départ sur une file en milieu de piste est privilégié, la distance (D) minimum entre les voitures est de 2 mètres minimum (2,50 mètres conseillés).

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

	P12é	P10é	P10t	P8	P5
C	2	2	3	3	<b>NC</b>
D	2	2	3	3	4

	TT10	TT8	TT5
C	2	4	NC
D	2	3	4

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

### 5.12.1. DÉPART VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

### 5.12.2. DÉPART DIRECT : (PRE-FINALES ET FINALES) SAUF SPECIFICITES

Les départs d'une finale ou d'une pré-finale se dérouleront suivant les cas définis par le tableau ci-dessous :

Cas 1 : applicable aux voitures/motos RC nécessitant l'intervention d'un mécanicien en piste.

Cas 2 : applicable aux voitures/motos RC ne nécessitant pas l'intervention d'un mécanicien en piste.

Cas n°1 : Essais libres (durée suivant timing)	Cas n°2 : Essais libres (durée suivant timing)
A l'appel des voitures aux ordres du starter (thermiques) ou/et à l'annonce des 30 secondes (électriques)	
Piste fermée : limite de demande de report (sauf spécificité par discipline)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise aux ordres du starter (retour des voitures/motos RC dans les stands) (sauf spécificité par discipline),</li> <li>Départ du tour de formation à partir des stands,</li> <li>Tour de formation dans l'ordre des numéros et retour aux stands (sauf spécificité par discipline),</li> <li>Prise en charge des voitures/motos RC par un mécanicien (par voiture/moto RC),</li> <li>Mise en grille,</li> <li>Décompte à partir de 10 secondes,</li> <li>Libération de la grille à 3 secondes,</li> <li>Départ au signal sonore.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise aux ordres du starter (mise en place sur la grille),</li> <li>Départ du tour de formation à partir de la grille et évacuation de la piste par les mécaniciens (s'il y a lieu),</li> <li>Tour de formation dans l'ordre des numéros et retour en grille ou simple passage sur la boucle (disciplines électriques),</li> <li>Mise en grille,</li> <li>Décompte à partir de 10 secondes,</li> <li>Départ au signal sonore.</li> </ul>

## 5.13. REPORT

**En course régionale : Open/promo**

Seuls les reports dans la dernière finale sont autorisés en course de ligue/zone. La piste reste ouverte. La durée du report est fixée par le directeur de course en fonction de son timing. Un seul report par finale est autorisé. Le pilote partira sur la dernière place de la grille de départ (11 si règlement à 10 pilotes, etc...)

**En course nationale : Aucun report n'est autorisé**

# REGLEMENT GENERAL

## 5.14. ARRIVEES

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

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

## 5.15. 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 (sauf spécificité par discipline).

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

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.

Les rapports de clôture des championnats de zone/ligue devront être adressés sous 8 jours au responsable des classements de la ligue.

Les classements des championnats de zone/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 sur le site FFVRC).

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 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.

## 5.16. 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).

En championnat de France, récompenser tous les finalistes (finalistes A pour les catégories électriques) soit 10 ou 12 pilotes.

## 5.17. INTERRUPTION DES COURSES : VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

## 5.18. 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 et la fédération.

## 6. CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS

### 6.1. LES POINTS EN CHAMPIONNAT (CALCULES SUR LES CHAMPIONNATS DE FRANCE)

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.

**En championnat de France, le pôle man marque 20 points supplémentaires au classement (pas aux valeurs).**

### 6.2. LES VALEURS (CALCULEES SUR LES CHAMPIONNATS DE FRANCE ET COUPE DE FRANCE)

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

Le 1<sup>er</sup> aura 400 points, le 2<sup>ème</sup> 395 points, le 3<sup>ème</sup> 390 points et ainsi de suite de 5 en 5 jusqu'au 49<sup>ème</sup> puis de trois en trois jusqu'au 69<sup>ème</sup> puis de deux en deux jusqu'au 117<sup>ème</sup>, un point au-delà. **Le calcul se fera sur les quatre meilleures manches (championnats de France et coupe de France), sur douze mois glissants.**

Ex : Un pilote fait 3<sup>ème</sup> aux qualifications et 10<sup>ème</sup> au général, il aura :  $390/2 + 355/2 = 372,5$  points.

### 6.3. LES CLASSEMENTS

Les ex-æquo sont départagés par la ou les meilleures places effectuées sur les manches prises en compte. En cas d'égalité parfaite, les ex-æquo sont départagés par la meilleure place de la manche suivante (non comptée au classement). En cas de nouvelle égalité, les ex-æquo sont départagés par la ou les meilleures places effectuées sur les manches retenues pour le classement.

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

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

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

# REGLEMENT GENERAL

Nombre de manches courues dans la zone/ligue	Courses prises en compte pour le classement (courses courues)		
	Meilleurs résultats dans la zone/ligue	Meilleurs résultats suivants dans ou hors zone/ligue	Manches prises en compte pour le classement
3<n	n-2	1	n-1
2-3	2	1	3
1	1	2	3
0	0	3	3

## 7. COURSES HORS CHAMPIONNATS

### 7.1. DEFINITIONS

Concerne toutes compétitions, rassemblements, manifestations en vue de promouvoir l'automobile radiocommandée hors championnats fédérales, y compris course à primes.

Il est possible que ces compétitions se disputent sur plusieurs manches. Les droits d'engagement pour les pilotes sont laissés libres à l'organisateur. Un représentant fédéral pourra surveiller le bon déroulement des épreuves et le respect du règlement, à la charge de l'organisateur. Le règlement est laissé libre dans le respect de l'esprit et l'équité sportive.

Pour les courses de marque, on entend une compétition organisée pour des véhicules ou matériel (pneus, ...) d'une même marque, définie par un règlement technique.

Cette coupe (course) ne doit pas être organisée à une date de courses open et/ou promo inscrites au calendrier FFVRC dans la même discipline et dans la même zone/ligue

En aucun cas une compétition, rassemblement, manifestation ou course à primes ne pourra être intégrée à un championnat fédéral.

### 7.2. LICENCES, ASSURANCES, SECURITE

Les pilotes doivent être licenciés FFVRC.

Avertissement : les pilotes non licenciés FFVRC ne sont pas couverts par l'assurance fédérale. L'organisateur doit prendre toutes les dispositions pour se couvrir en cas d'accident.

L'organisateur et le promoteur mettront tout en œuvre pour garantir la sécurité des compétiteurs, des accompagnateurs et du public.

### 7.3. DEPOT DE DEMANDE DE COURSE

**Courses à 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 **160,00 €**.

#### Remarques :

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).

L'organisateur devra obtenir, en plus de l'autorisation de la FFVRC, pour sa course à primes.

### 7.4. LIMITE COURSE A PRIMES/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 1 000 € ou que la valeur totale des lots sur l'ensemble de la manifestation est supérieure à 2 000 €.

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

### 7.5. SANCTIONS COURSE NON AUTORISEE

Pour les pilotes : suppression de licence d'une durée de 6 mois et pour le club organisateur : interdiction d'organiser une course pour une durée de 1 an.

## 8. SECURITE

### 8.1. CODE SPORTIF

Les circuits de voitures/motos radiocommandées sont assimilés à des enceintes sportives au sens du code du sport, à ce titre les articles L322-6 et L332-3 du code du sport relatifs à la présence d'alcool sont applicables dans leur intégralité.

Tout licencié et tous ses accompagnateurs s'engagent à respecter les règles sanitaires imposées par les autorités compétentes et les clubs que ce soit en course, en entraînement ou en simple visite.

### 8.2. ACCUMULATEURS

Attention : les batteries contenant du Lithium (Lipo, LiFe, etc.), peuvent s'avérer dangereuses si elles ne sont pas utilisées et manipulées correctement. Ce sont des éléments très sensibles qui demandent des précautions de mise en œuvre.

Les précautions d'utilisations de base :

# REGLEMENT GENERAL

- dès lors qu'un accumulateur contenant du Lithium peut s'avérer dangereux s'il est connecté à un dispositif de charge, régulation ou décharge, il doit être disposé dans un « safety sack » ou tout autre dispositif destiné à contenir et/ou étouffer les flammes d'un possible incendie,
- ne jamais surcharger un élément : les packs contenant du Lithium, peuvent s'avérer dangereux s'ils ne sont pas chargés avec un chargeur adapté utilisant le profil de charge du standard industriel CC/CV (courant constant/tension constante). Il est recommandé de limiter le courant de charge à 1C, à titre d'exemple 3,8 A pour un pack 3800 mA/h,
- ne jamais charger un accumulateur de réception contenant du Lithium en place sur le modèle,
- ne pas laisser un accu en charge sans surveillance,
- ne pas poser un accu en charge sur une surface conductrice,
- ne pas réutiliser et bien surveiller un accu contenant du Lithium ayant subi un choc important (risque de court-circuit interne),
- ne jamais court-circuiter un accu,
- quel que soit le type d'accumulateurs utilisés, pour des raisons de sécurité, il est interdit de souder directement les fils reliant l'électronique embarquée au pack, les liaisons doivent être amovibles.

Stockage des accus au lithium :

- les accus au lithium se stockent à un taux d'environ 40% de capacité restante, pour garder de quoi alimenter le circuit de protection interne,
- le stockage se fera de préférence au frais sec,
- ne pas stocker les batteries en vrac,
- ne pas stocker le pack à l'intérieur du modèle : il est conseillé en cas d'inutilisation prolongée de stocker l'accumulateur dans un conditionnement hermétique résistant au feu.

Toujours s'assurer de ne pas exposer l'accumulateur contenant du Lithium à des températures supérieures à 60°C, au soleil ou sur la plage arrière de votre voiture (la vraie) par exemple.

La FFVRC décline toute responsabilité en cas de non-respect de ces consignes de sécurité et le pilote s'expose à des sanctions (Cf : RG 9.3.3).

## 9. DECISIONS OFFICIELLES, SANCTIONS

### 9.1. RECLAMATION/PROTET

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux pilotes concurrents concernés. Le délai pour déposer le protêt est de 15 minutes après l'affichage des résultats de la série ou de la finale en question.

La réclamation (Protêt) doit être écrit sur papier libre ou formulaire disponible sur le site FFVRC et remis au Directeur de course **ou à l'abitre s'il y en a un** avec une caution de 100,00€ (espèce ou chèque au bénéfice du club organisateur).

Si la réclamation (Protêt) est jugée non fondée ou si elle est abandonnée après avoir été formulée la caution sera retenue en totalité.

Il n'est pas nécessaire de réaliser une réclamation (Protêt) concernant une demande de vérification auprès du chronométrage. Le pilote à 15 minutes pour demander la vérification. La demande de vérification du chronométrage doit être faite au directeur de course.

Le pilote a 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 pilote avec la décision du directeur de course, il devra écrire une réclamation (Protêt) avec versement de la caution. Il faudra alors faire appel au jury ou au représentant fédéral pour arbitrage.

Les officiels peuvent toujours agir d'office, voire 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 représentant fédéral, s'il y en a un ou sinon le jury de course qui tranchera définitivement.

Toutes les annonces de classement pendant les courses sont officielles. Nul ne peut se plaindre d'avoir été influencé par une annonce officielle. Le recours à la captation d'images avec quelques moyens que ce soient n'est pas accepté pour déposer ou juger une réclamation. Le résultat de la course ne sera rendu officiel qu'après signature du directeur de course ou à défaut du représentant fédéral.

### 9.2. VOITURES/MOTOS RC ENDOMMAGEES

Les dommages subis par les voitures/motos RC 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/moto RC rendue difficilement pilotable et dangereuse pour les autres concurrents,
- perte radio,
- train avant endommagé,
- moteur au ralenti,
- têtes à queue trop fréquents,
- une voiture/moto RC qui risque d'endommager la piste,
- perte de la boîte à air.

Les voitures/motos RC peuvent repartir après réparation.

Les voitures/motos RC victimes des fautes des autres pilotes ou ramasseurs ne bénéficieront d'aucun avantage ni ne recourront pour cette raison.

### 9.3. PENALITES - DECISIONS OFFICIELLES

**Les pénalités qui affectent les résultats** sont portées sur le panneau d'affichage en regard des résultats du concurrent. Le directeur de course ou l'arbitre fédéral peut faire de simples avertissements jusqu'à la disqualification immédiate en fonction des circonstances pour tout comportement antisportif, 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 peuvent disposer d'un temps de réflexion avant l'attribution d'une éventuelle pénalité et doivent informer le pilote qu'il est sous enquête.

Le président de la commission des pilotes ou son représentant mandaté a l'obligation d'être présent tout au long de la compétition. En cas de manquement une pénalité pourra être prise à son encontre par le directeur de course et/ou l'arbitre fédéral.

# REGLEMENT GENERAL

## 9.3.1. PENALITE D'ARRET : STOP AND GO

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

Le pilote doit amener sa voiture/moto RC 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 sur le résultat final.

Le Stop & Go est applicable sous deux formes :

- Stop and Go simple : passage au ralenti dans la zone de ravitaillement, arrêt obligatoire. Le pilote ne repart qu'après le OK ou le GO du directeur de course ou de l'arbitre fédéral,
- Stop and Go 10 sec : arrêt avec décompte de 10 sec. pour les fautes majeures (par exemple : conduite antisportive, toute voiture/moto RC dépassant de son emplacement avant le signal sonore de départ, ravitaillement non-conforme), tout mécanicien retardataire qui gêne en passant sur la piste après les 10 secondes du décompte provoquera une pénalité « Stop and Go 10 secondes » pour la voiture/moto RC.

Arrêt sur l'emplacement prévu à cet effet, avec ou sans passage par la zone de ravitaillement en fonction de la configuration du circuit et des directives du directeur de course lors du briefing. Le pilote doit arrêter la voiture sur l'emplacement prévu à cet effet (suivant les disciplines le mécano prend la voiture ou la voiture reste à l'arrêt sans intervention du mécano). La voiture ne peut repartir qu'après le OK du directeur de course (ou de l'arbitre).

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

- pendant l'exécution de la pénalité,
- avant l'entrée dans la zone de ravitaillement qui précède l'exécution de la pénalité,
- avant, ou après l'arrêt dans l'emplacement réservé pour l'exécution de la pénalité,

## 9.3.2. DISQUALIFICATION OU DECLASSEMENT POUR CONTROLE TECHNIQUE NON-CONFORME,

Si une voiture/moto RC n'est pas conforme :

- après une manche de qualification, cette manche ne sera pas prise en considération. En cas de récurrence de la même voiture/moto RC, pour le même motif, disqualification immédiate de la course.
- annulation du résultat obtenu (zéro tours) si la voiture/moto RC est jugée non conforme en pré-finale et finale (sauf spécifications particulières de discipline).

## 9.3.3. DISQUALIFICATION TOTALE SANS CLASSEMENT

- Deux avertissements officiels cartons jaunes pendant la manifestation.
- Tout comportement antisportif.
- Outrage en actes ou en paroles.
- Changement de châssis non autorisé par le directeur de course (pas de changement de voiture/moto RC).
- Utilisation d'un carburant non conforme au règlement : l'Hydrazine, 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 piste et TT 1/5<sup>ème</sup> 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.
- Tout concurrent découvert en train de charger des batteries au Lithium (LiPo, LiFe, ...) en dehors d'un sac safety sack (sauf spécifications particulières de discipline).

## 9.3.4. PENALITE D'UN TOUR SUR LA MEILLEURE MANCHE (1)

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

(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.

## 9.3.5. PENALITE UN TOUR, STOP AND GO SIMPLE OU 10"

- Rouler à contre-sens.
- Non-respect du drapeau de sortie de la zone de ravitaillement.
- Voiture/moto RC 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/motos RC rentrées aux stands et revenant sur la piste en dehors de la bretelle prévue à cet effet et dans leur emplacement matérialisé (les voitures/motos RC en piste à la priorité).
- Tout mécanicien ne reculant pas immédiatement à 3 secondes du départ derrière la ligne des mécanos.
- Démarrage ou redémarrage hors des stands pour les moteurs à tirette (sauf 1/5<sup>ème</sup>).
- Pilote non présent au ramassage mais remplacé sans autorisation officielle.

## 9.3.6. CARTONS JAUNES

- Pour les pilotes perturbant la conduite des autres concurrents par un comportement dangereux ou antisportif.
- Pour le pilote prévenu qui a terminé son dernier tour de course et qui ne rentre pas immédiatement aux stands.
- Pour le pilote qui gêne les concurrents encore en course, et/ou l'émetteur n'est pas rendu immédiatement au dépôt.
- Voiture/moto RC poussant volontairement une autre voiture/moto RC.
- Non-respect des règles de ramassage.

## 9.3.7. PENALITES CUMULABLES

Si nécessaire un carton jaune peut être cumulé avec d'autres pénalités.

# REGLEMENT GENERAL

## 9.3.8. CONTROLE ANTI-DOPAGE

La FFVRC applique son règlement anti-dopage.

## 9.3.9. DIVERS

- Plusieurs concurrents ne peuvent utiliser la même voiture/moto RC.
- 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 **pourra faire** 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 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 pouvant aller jusqu'à la radiation (sauf courses à primes acceptées par la fédération)
- Cette liste n'est pas exhaustive. La voie juridique est exclue.