

TT1/8^{ème} Thermique

SOMMAIRE

1. INSCRIPTIONS EN COURSE DE LIGUE	3
1.1. COURSES DE LIGUE	3
1.2. INSCRIPTIONS	3
1.3. LICENCES ET DROIT D'ENGAGEMENT	3
1.4. OBLIGATIONS	3
1.5. GENERALITES	3
1.6. CHAMPIONNATS DE LIGUE	4
1.7. CHAMPIONNATS NATIONAUX	4
1.7.1. CHAMPIONNATS DE FRANCE NATIONAL (HORS BR) – TYPE EVOLUTION	4
1.7.2. CHAMPIONNATS DE FRANCE ELITE ET +40 (HORS BIG-RACE) – TYPE EFRA	4
1.7.3. CHAMPIONNATS DE FRANCE LA BIG RACE	5
1.8. COUPE DES LIGUES, COUPE DE FRANCE	5
1.8.1. SELECTIONS	5
1.8.2. COUPE DES LIGUES	5
1.8.3. COUPE DE FRANCE	5
1.8.4. SELECTIONS	5
2. SPECIFICATIONS GENERALES	6
2.1. CARROSSERIE	6
2.2. DIMENSIONS	6
2.3. AILERON	6
2.4. ANTENNE	7
2.5. PARE-CHOCS	7
2.6. PNEUS ET ROUES	7
2.7. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE	8
2.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE	8
2.9. EMETTEUR	8
2.10. SPECIFICATIONS TECHNIQUES	8
2.10.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS	8
2.10.2. RESERVOIR - CARBURANT	8
2.10.3. LE POT D'ECHAPPEMENT	9
2.11. SPECIFICATION PAR CATEGORIES	9
2.11.1. CATEGORIE 4 X 4	9
2.11.2. CATEGORIE 4 X 2	9
3. DEROULEMENT DES COURSES	9
3.1. RAMASSAGE DES VOITURES	9
3.2. ESSAIS	9
3.3. ESSAIS LIBRES	9
3.4. ESSAIS CONTROLES	9
3.5. ESSAIS CHRONOMETRES	10
3.6. QUALIFICATION	10
3.6.1. DEPART LANCE	10
3.6.2. DEPART DES SERIES	10
3.6.3. CLASSEMENT A L'ISSUE DES QUALIFICATIONS	10
3.6.4. REPARTITION DES PILOTES DANS LES PRE-FINALES* : FORMAT EFRA	10
3.6.5. REPARTITION DES PILOTES DANS LES PRE-FINALES FORMAT EVOLUTION	11
3.7. PRE-FINALES ET FINALES format EFRA	11
3.8. RePARTITIONS DES FINALES EVOLUTION	11
3.8.1. CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL	11
3.8.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE	11
3.9. deroule des finales	11
3.9.1. PROCEDURE DE DEPART POUR LES FINALES	11
3.9.2. LA « DERNIERE CHANCE » OU « LAST CHANCE » LC	12
3.9.3. DUREES REGLEMENTAIRES FORMAT EFRA	12
3.10. Classement final	12
3.10.1. FORMAT EFRA	12
3.10.2. FORMAT EVOLUTION	12
3.11. MECANICIENS	12

TT1/8^{ème} Thermique

3.12. ARRET/NEUTRALISATION/ANNULATION DE COURSE	12
3.13. PLUIE EN QUALIFICATIONS	13
4. HOMOLOGATION	13

TT1/8^{ème} Thermique

1. INSCRIPTIONS

1.1. COURSES DE LIGUE

Sont autorisées les courses open 4x4, 4x2, promo 4x4, 4x2

1.2. INSCRIPTIONS

En course de ligue, il est possible d'organiser des championnats groupés 1/8^{ème} thermique et électrique.

Si le nombre d'inscrits est supérieur au nombre autorisé, priorité est donnée à la première discipline inscrite sur le calendrier des ligues 1/8 TT.

Ex : O/P/TH N° Club/Sigle club : priorité au thermique, les pilotes électriques sont mis en liste d'attente.

Ex : O/P/El^o Club/Sigle club : priorité à l'électrique, les pilotes thermiques sont mis en liste d'attente
(En cas de double inscription d'un pilote, l'inscription retenue est celle priorisée par le club)

Les inscrits en open et/ou promo sont prioritaires par rapport aux inscrits en amicale.

Ensuite priorité est donnée aux pilotes de la ligue, régulièrement inscrits, les derniers inscrits sont refusés, date d'inscription en ligne.

Les pilotes sont prévenus du refus de leur inscription par tous moyens (courrier, téléphone, mail)

Les pilotes peuvent s'inscrire dans les catégories 4X4TH et 4X2TH ou 4x4TH et 4x4 (ou 4x2) EL ou 4x2TH et 4x4 (ou 4x2) EL en Championnat de Ligue (open et promo en th) et uniquement suivant les règles ci-dessous :

En fonction des effectifs et au cas par cas, le responsable fédéral de la discipline peut donner une dérogation à un club pour une organisation particulière.

1.3. LICENCES ET DROIT D'ENGAGEMENT

Cf : règlement général. Inscription dans chacune des catégories avec le droit d'engagement maximum (2 catégories/disciplines = 2 droits d'engagement à payer au maximum).

1.4. OBLIGATIONS

Réservation table en CF : Il est possible de marquer son nom (le nom du pilote concerné) sur une table dans les stands au plus tôt 48h avant la manifestation sur un support ne risquant pas d'abîmer la table. Seuls l'organisation et/ou le responsable fédéral se réservent le droit d'enlever un marquage qui n'indiquerait aucun nom de pilote (juste une marque, un club, etc.) ou qu'un même nom se retrouverait sur plusieurs emplacements, ou autres raisons jugées inappropriées.

Les pilotes inscrits dans deux catégories/disciplines doivent satisfaire toutes les obligations réglementaires, au même titre que les autres pilotes, (Parc fermé, ramassage, contrôles techniques, régie radio, ramassage, etc.).

Interdiction de s'inscrire dans les deux catégories/discipline si la course comprend plus de sept séries (le pilote doit indiquer sur son inscription sa priorité).

Pas plus de 2 catégories/disciplines par pilote

Présentation des deux autos au contrôle technique,

Aucune dérogation n'est accordée par l'organisateur pour :

- L'affectation dans les séries, les remontées, les finales et application stricte du Règlement.
- Le ramassage sauf exemption décrite dans règlement général.

Dans le cas où l'effectif d'une discipline (1/8 TT Th ou 1/8 TT El) serait inférieur ou égal à 7 pilotes, le club organisateur aura la possibilité d'appliquer le règlement de la plus grosse discipline.

Ex : Course cumulée 1/8 TT Th et El, s'il y a moins de 7 pilotes inscrits en 1/8 TT El, ces pilotes concourront avec les th, avec un règlement 1/8 TT Th. Inversement, s'il y a moins de 7 pilotes inscrits en 1/8 TT Th (toutes catégories confondues), ces 7 pilotes concourent avec les El avec un règlement 1/8 TT El. A l'issu de la course. L'organisation devra fournir un classement séparé.

1.5. GENERALITES

Les séries, pré-finales et finales peuvent être composées de 12 pilotes maximum en fonction des infrastructures existantes. Toutefois, à titre exceptionnel, si le logiciel de comptage le permet, et que la sécurité n'est pas remise en cause, le nombre de pilotes pourra, sur décision du directeur de course et du responsable fédéral, être augmenté dans des proportions raisonnables (ex : 13 pilotes inscrits dans une catégorie, LC, Big-race, etc.). Le règlement ci-dessous est indiqué pour des courses à 12 pilotes mais pourra être aménagé si ce nombre devait être inférieur ou supérieur à douze, sans qu'il soit nécessaire d'en faire mention dans les articles ci-dessous.

Rappel : le ramassage est assuré intégralement par les pilotes participant à la compétition suivant le tableau de ramassage établi par le Directeur de course et obligatoirement affiché le matin de la compétition et application du règlement général.

CFN	Ramassées par	CFE	Ramassées par
A	Dernière finale	$\frac{1}{2}$ A 4X4 40+	$\frac{1}{2}$ B 4X4 40+
B	A	$\frac{1}{2}$ B 4X4 40+	$\frac{1}{2}$ A 4X4 40+
C	B	$\frac{1}{2}$ A 4X4 Elite	$\frac{1}{2}$ B 4X4 Elite
...		$\frac{1}{2}$ B 4X4 Elite	$\frac{1}{2}$ A 4X4 Elite
		Last chance 4x4 Elite	Le pilote fournit un ramasseur
		Finale 4X4 gentlemen	Finale 4X4 Elite
		Finale 4X4 +40	Finale 4X4 gentlemen
		Finale 4X4 Elite	Finale 4X4 +40
COUPES	Ramassées par	Big Race	Ramassées par
$\frac{1}{2}$ A LIGUE	$\frac{1}{2}$ B FRANCE	$\frac{1}{2}$ A 4X4 CFN	$\frac{1}{2}$ B 4X4 CFE
$\frac{1}{2}$ B LIGUE	$\frac{1}{2}$ A LIGUE	$\frac{1}{2}$ B 4X4 CFN	$\frac{1}{2}$ A 4X4 CFN
$\frac{1}{2}$ A 40+	$\frac{1}{2}$ B LIGUE	$\frac{1}{2}$ A 4X4 40+	$\frac{1}{2}$ B 4X4 CFN
$\frac{1}{2}$ B 40+	$\frac{1}{2}$ A 40+	$\frac{1}{2}$ B 4X4 40+	$\frac{1}{2}$ A 4X4 40+
$\frac{1}{2}$ A FRANCE	$\frac{1}{2}$ B 40+	$\frac{1}{2}$ A 4X4 CFE	$\frac{1}{2}$ B 4X4 40+
$\frac{1}{2}$ B FRANCE	$\frac{1}{2}$ A FRANCE	$\frac{1}{2}$ B 4X4 CFE	$\frac{1}{2}$ A 4X4 CFE

TT1/8ème Thermique

	Last chance 4X4	Last chance CFN	Le pilote fournit un ramasseur
LAST CHANCE LIGUE	Le pilote fournit un ramasseur	Last chance CFE	Le pilote fournit un ramasseur
LAST CHANCE COUPE 40+	Le pilote fournit un ramasseur	Finale 40	Finale 4x4 CFE
LAST CHANCE COUPE	Le pilote fournit un ramasseur	Finale 4x4 CFN	Finaliste jeune
Finale LIGUE	Finaliste COUPE	Finale 4x4 CFE	Finaliste CFN
Finale COUPE 40+	Finaliste LIGUE		
Finale COUPE	Finaliste COUPE 40+		

Dans tous les cas, augmenter le nombre de manches de qualification et/ou augmenter la durée des pré-finales et finales dès que le timing le permet.

Gestion des courses suivant le règlement EFRA ou Evolution.

Les manches de qualifications débutent toujours par les séries National, + 40, puis les 4x4 Elite.

1.6. CHAMPIONNATS DE LIGUE

Le nombre d'inscriptions pour une manche toutes disciplines, toutes catégories et championnats confondus est de 84 pilotes maximum. Le club organisateur peut formuler une demande écrite pour obtenir une dérogation sur le nombre de pilotes maximum pouvant participer à la course ; demande faite auprès du président de la ligue (lui seul peut valider cette demande).

Les ligues ont le choix entre deux formats de course :

- Format EFRA
- Nouveau format EVOLUTION, déclinaison thermique du format TT 1/8 BL (Cf § 1.7)

1.7. CHAMPIONNATS NATIONAUX

1.7.1. CHAMPIONNATS DE FRANCE NATIONAL (HORS BIG-RACE) – TYPE EVOLUTION

Les championnats de France se déroulent sur 2 jours.

CFN : 4x4

Les séries et les finales en équilibre de nombre

120 pilotes maximum.

Utilisation d'un numéro unique pour chaque manche identique au n° de châssis.

Les séries sont composées de 12 voitures, 3 manches de qualification minimum.

Il est conseillé dans la constitution des séries de séparer les Experts* des non-experts ou anciens experts non classés aux valeurs.

Prorité aux EXPERTS* et ouverture anciens experts et aux non-experts.

1.7.1.1. DÉROULEMENT DES COURSES

Les essais et qualifications se font sur la base du format EFRA.

Durée minimale des finales : 20 minutes minimum. Toutes les finales doivent avoir les mêmes durées.

1.7.1.2. MONTEES/DESCENTES

Le nombre de pilotes qui montent ou descendant est figé en fonction du nombre de pilotes dans les finales :

Nombre de pilotes par finale	Montées	Descentes
8 à 9 pilotes	2	2
10 à 12 pilotes	3	3
13 à 14 pilotes	4	4

Note : En cas de nombre différent dans les finales, c'est le nombre le plus élevé de pilotes dans une finale qui prévaut.

Exemple : A = 10, B = 10, C = 9, le nombre retenu est 10 et donc les remontées et descentes seront de 3 pilotes.

Ordre des finales

Les finales ont lieu dans l'ordre suivant : J... D, C, B et A.

Nombre de manches : Le nombre de manches de finales peut varier de 3 à 6.

Exemple : A = 10, B = 10, C = 9, le nombre retenu est 10 et donc les remontées et descentes seront de 3 pilotes.

Ordre des finales

Les finales ont lieu dans l'ordre suivant : J... D, C, B et A.

Nombre de manches : Le nombre de manches de finales peut varier de 3 à 6.

1.7.2. CHAMPIONNATS DE FRANCE ELITE ET +40 (HORS BIG-RACE) – TYPE EFRA

Les championnats de France se déroulent sur 2 jours.

CFE : 4x4

CF +40 4x4 : pour y participer, il faut avoir quarante ans au plus tard le 31 décembre de l'année N-1 du championnat.

Les CF +40 se déroulent en même temps et au même lieu que le CF Elite.

120 pilotes maximum par CF toutes catégories confondues.

Les séries sont composées de 12 voitures, 3 manches de qualification minimum 4x4.

- 3 pré-finales (au moins) + Finale en 4x4.
- 1 pré-finale (au moins) + Finale en 4x4 +40.

Il est conseillé dans la constitution des séries de séparer les Experts** des Experts* non classés aux valeurs en élite et les Experts* des non-experts ou anciens experts non classés aux valeurs en national.

Par exception, la première série Elite/+40 pourra être commune pour des besoins de timing.

Samedi (exemple) :

8h00 : début essais (contrôles et chronométrés), en augmentant le nombre de manches d'essais pour optimiser le temps de roulage entre 8h et 12h30

12 h 45 : Briefing des pilotes et mécaniciens, Constitution de la commission des pilotes Cf : règlement général.

TT1/8^{ème} Thermique

13 h 00 : Début des qualifications, en augmentant le nombre de manches de qualification en fonction du timing pour optimiser le temps de roulage entre 13 h et 18 h

Dimanche (exemple) :

08h00 : Départ pré-finales et finales : en augmentant la durée des pré-finales et finales en fonction du timing pour optimiser le temps de roulage entre 8h et 17h30

- Finales 4x4 et +40 : 45 minutes minimum

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

Finale des gentlemen (+55) :

En Championnat de France +40, est organisée une finale des **+55, appelée gentlemen** qui ne peut être assimilée à un championnat de France, d'une durée minimum de 20 minutes, précisée et affichée dans le timing.

Condition : avoir **cinquante-cinq ans révolus au 1^{er} janvier de l'année en cours**. Les concurrents sélectionnés en demi-finales ne peuvent prendre part à cette finale. Les douze **gentlemen** les mieux classés après les quarts de finale, (Hormis 1/2 finalistes) participeront à finale **+55**. Les pilotes pourront signaler sur leur inscription s'ils souhaitent participer à cette finale. Trois minutes (minimum) d'essais auront lieu avant le départ de cette finale

Le club doit récompenser, au minimum, le vainqueur de cette finale. Un classement annuel sera fait en tenant compte de toutes les courses courues du championnat national.

Championnat de France « ELITE 4X4 » Priorité aux EXPERTS** et ouverture aux experts*

Championnat de France « 4X4 +40 » Priorité aux EXPERTS** puis aux EXPERTS* et ouverture aux anciens experts et non étoilés.

1.7.3. CHAMPIONNATS DE FRANCE LA BIG RACE

Elle réunit le CFE 4x4, le CF +40 et le CFN 4x4

Ce championnat de France se déroule sur 3 jours entiers (vendredi, samedi, dimanche), vendredi essais, samedi et dimanche qualifications et remontées, ou (samedi, dimanche, lundi) samedi essais, dimanche et lundi qualifications et remontées.

144 pilotes maximum.

Cette manche comptera dans les classements et les valeurs de l'Elite et du National 4x4 au même titre que tous championnats de France.

Les qualifications et les remontées sont obligatoirement séparées entre les pilotes CFN et les pilotes CFE (sauf cas très exceptionnel)

Les séries sont composées de 12 maximum, 3 manches de qualification minimum.

3 pré-finales (au moins) + Finales.

Il est conseillé dans la constitution des séries de séparer les Experts** des Experts* non classés aux valeurs en élite et les Experts* des non-experts ou anciens experts non classés aux valeurs en national.

1.8. COUPE DES LIGUES, COUPE DE FRANCE

Les Coupes se déroulent à des dates et lieux **identiques**. Elles ont lieu sur 2 jours + 1 jour d'essais.

Coupe des ligue, coupe de France et coupe de France 40+.

Si les inscriptions sont supérieures au nombre de places autorisées, le Club organisateur donne une priorité aux licenciés les mieux classés dans leur championnat de Ligue respectif.

Les séries sont faites à l'issue d'un « reseeding » :

Le classement est fait sur les trois meilleurs tours consécutifs durant toute la durée de la manche d'essai, classement sur les deux derniers essais chronométrés.

Le format de règlement sera le format **EVOLUTION (Cf : § 1.7.1.)**

Limitation à 144 pilotes toutes catégories confondues.

Exemple de Timing :

Vendredi : 8h00 (minimum) : début des essais contrôlés et augmenter le nombre de manches d'essais en fonction du timing pour optimiser le temps de roulage entre 8 h et 18 h.

Samedi : 8h00 : une séance d'essais contrôlés. Briefing des pilotes et mécaniciens, et constitution de la commission des pilotes. Qualifications et possibilité de commencer les finales (durée voir ci-dessous).

Dimanche : 08h00 : Finales : On peut augmenter la durée des finales en fonction du timing pour optimiser le temps de roulage entre 8 h et 17 h.

1.8.1. SELECTIONS

Les pilotes doivent concourir dans la seule coupe par laquelle ils sont sélectionnés.

1.8.2. COUPE DES LIGUES

Pilotes sélectionnés sur les classements du Championnat de chaque zone de Ligue Promotion arrêtés au dernier week-end (compris du mois de Juin, (classements provisoires) :

- Y% du nombre de participants par zone de ligue et par catégorie (« Y » étant défini par le responsable fédéral de la discipline).
- Sont sélectionnés d'office, dans chaque catégorie, les 2 premiers licenciés "ESPOIR" du Championnat Promotion de chaque Ligue.

Les Experts et Anciens Experts, quelle que soit la catégorie, sont interdits de Coupe des Ligues.

1.8.3. COUPE DE FRANCE

Pilotes sélectionnés sur les classements de zones arrêtés au dernier week-end (compris) du mois de juin, (classements provisoires ne tenant compte que du nombre de courses courues) :

- X% (défini par Responsable Tout-Terrain 1/8^{ème} thermique) sur les Championnats de Ligue OPEN.
- Les Vainqueurs de la Coupe de France de l'année précédente sont sélectionnés d'office à la Coupe de France.

1.8.4. SELECTIONS

Cf : règlement général.

TT1/8ème Thermique

Europe B : Ne peuvent être sélectionnés les pilotes qui figurent dans les quarante premiers classés du Championnat d'Europe A dans l'une ou l'autre des deux années précédentes (Cf : liste EFRA) ou qui aurait participé à une finale (A) d'un quelconque championnat d'Europe ou du monde.

Pour le World : Seuls les pilotes 2* et classés aux valeurs du CFE 1/8 TT Th ou les pilotes ayant déjà participé à un championnat du monde peuvent demander des réallocations.

2. SPECIFICATIONS GENERALES

2.1. CARROSSERIE

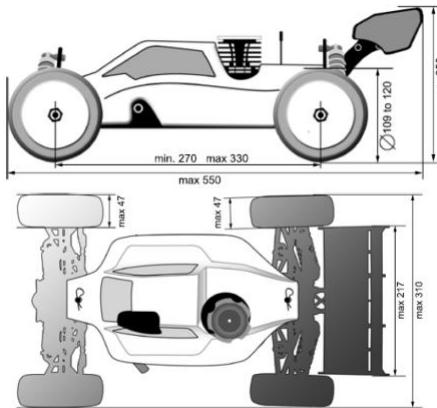
Les carrosseries Formules et Sport Prototype sont interdites.

Les carrosseries tubulaires sont autorisées. Elles doivent comporter obligatoirement trois emplacements pour apposer les numéros. Si le pare-brise n'est pas découpé, il doit être transparent ou peint d'une couleur réaliste différente de la voiture (bleu, gris, noir, etc....). Les ouvertures dans la carrosserie doivent être réduites au minimum, et, sauf pour les carrosseries tubulaires, ne pas dépasser 10 mm autour des éléments suivants : culasse, antenne, filtre à air, bouchon de réservoir, embout d'échappement, plots de fixation, pilote. (Le pot ou le résonateur doit être sous la carrosserie).

Aucune partie du châssis ne doit dépasser la largeur des roues avant et arrière. Les plots de fixation de la carrosserie ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm de la carrosserie.

Un seul aileron est autorisé à l'arrière du véhicule. Un aileron avant, entre le support d'amortisseur et l'avant de la carrosserie est autorisé, à la condition qu'il soit en lexan ou matériau équivalent (carbone interdit) et qu'il soit découpé de manière à ne pas blesser un ramasseur qui prendrait la voiture par l'avant. Aucun angle vif n'est autorisé, tous les angles doivent être arrondi. Tous les autres ailerons avant sont interdits. Les ailerons sur les triangles sont interdits. Aucun apport, autre que l'aileron arrière et celui autorisé à l'avant ne peuvent être ajoutés à la carrosserie. Les carrosseries doivent être réalistes. Toute élévation de la carrosserie à l'avant de la voiture doit être faite de telle sorte que si un pilote était dans la voiture il aurait une parfaite visibilité de la piste.

2.2. DIMENSIONS



La boîte de contrôle doit être horizontale : La voiture doit pouvoir rouler librement dans la boîte de contrôle en marche avant. En cas de frottement même minime, la voiture n'est pas conforme.

- Empattement : 270 à 330 mm
- Largeur hors tout max. : 310 mm (sur toute la hauteur)
- Hauteur hors tout : 250 mm sauf antenne
- Longueur hors tout : 550 mm

2.3. AILERON

Dimensions maximales :

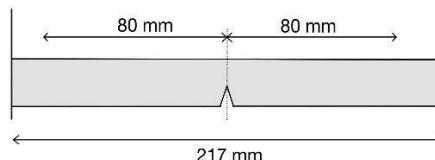
Longueur totale maximale : 217 mm.

Largeur maximale : 85 mm

Mesure de la largeur :

- La largeur de 85 mm est mesurée entre le bord d'attaque inférieur et le bord de fuite supérieur, sur les 160mm centraux (80mm de chaque côté de l'axe/milieu de l'aileron) de l'envergure de l'aileron : si l'on regarde l'aileron par l'arrière de celui-ci, le bord de fuite doit être plat/droit sur 160 mm (80mm de chaque côté de l'axe central) au minima. Au-delà des 80mm, jusqu'à la dérive, le profil doit être arrondi pour ne pas blesser.
- Les dérives et les renforts présentant un profil arrondi, sont exclus de cette mesure de 160mm. Schéma précisant la zone des 160mm centraux (80mm+80mm) :

TT1/8ème Thermique



Les ailerons multiplans sont autorisés.

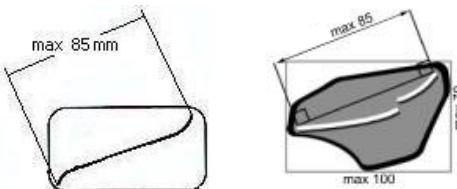
Dérives

Les dérives doivent respecter les dimensions suivantes :

- Largeur horizontale maximale : 100 mm.
- Hauteur maximale : 70 mm.

Les dérives doivent pouvoir contenir une zone rectangulaire destinée aux numéros d'identification : Au minimum 50 mm de largeur et 50 mm de hauteur.

L'aileron, qu'il soit monoplan ou multiplan, doit être entièrement contenu à l'intérieur du contour défini par les dérives.



Aileron avant

Un aileron avant est autorisé uniquement si toutes les conditions suivantes sont respectées :

Position : situé entre le support d'amortisseur avant et l'avant de la carrosserie.

Matériau : Lexan ou matériau équivalent flexible ; la fibre de carbone est interdite.

Sécurité : aucune arête vive n'est permise - tous les angles doivent être arrondis - et la découpe doit empêcher toute coupure ou blessure d'une personne qui manipulera la voiture par l'avant.

Interdictions : tout aileron monté sur des éléments mobiles tels que les triangles de suspension, bras de suspension, ou autres, est strictement interdit.

Aucune autre aide aérodynamique sur la carrosserie n'est autorisée en dehors des deux ailerons (arrière + avant) explicitement permises par ce règlement.

Matériaux et sécurité

L'aileron arrière, l'aileron avant et les dérives doivent être fabriqués en matériau flexible et résistant aux déformations raisonnables en compétition.

La fibre de carbone est interdite pour ces éléments.

Tous les angles exposés doivent être arrondis afin de réduire les risques de coupure pour les ramasseurs et mécaniciens.

Contrôles et conformité

Les commissaires techniques mesureront la longueur et la largeur selon les méthodes décrites ci-dessus.

Toute pièce non conforme devra être modifiée ou retirée avant la participation à la course.

En cas de doute, le commissaire technique peut exiger la présentation d'un schéma détaillé.

2.4. ANTENNE

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

2.5. PARE-CHOC

Ils doivent être conçus pour éviter les blessures en cas de heurt avec une personne. Ils doivent être en matériau souple. Les bords et les coins doivent être arrondis.

Le pare-choc avant obligatoire peut dépasser de la carrosserie (ou de ce qui en tient lieu, par exemple carrosserie tubulaire) de 50 mm maximum en longueur. En largeur, il ne peut pas dépasser les roues avant. Le pare-choc arrière est facultatif, il doit être derrière les roues arrière et ne doit pas dépasser la largeur de celles-ci.

Les protections latérales ne doivent pas dépasser, les roues arrière et avant.

2.6. PNEUS ET ROUES

Pneus : Diamètre compris entre 109 mm et 120 mm, sauf en 4x2 th les roues non motrices ne sont pas limitées en côté inférieur.

Largeur maximum 47 mm

Couleur noire, exceptées les inscriptions sur les flancs.

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

Traitement des pneus : **autorisés** (cf : règlement général).

TT1/8^{ème} Thermique

2.7. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE

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

2.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE

Pendant toute la durée (essais et compétition) d'une course officielle (championnats de Ligue, Région, Nationaux, Coupes) :

- Seuls les servos moteurs et le récepteur de télécommande peuvent être embarqués sur la voiture.
- Les servos moteurs installés à bord de la voiture ne peuvent être contrôlés que par le pilote au moyen de son émetteur exclusivement.
- Les gyroscopes sont strictement interdits.

2.9. EMETTEUR

L'électronique embarquée à bord de la voiture, ne peut être contrôlée que par le pilote au moyen de son émetteur 2 fonctions : direction et marche avant/frein (marche arrière interdite).

En qualification, le club peut proposer un système pour déposer les radios à la descente du podium, afin que les pilotes aillent au ramassage *sans passer par les stands*.

Le club doit prévoir un système protégé, afin que les émetteurs ne risquent pas d'être endommagés (à tout moment, le Directeur de course peut revenir en arrière et décider que les radios restent sur le podium).

Si le club ne propose pas un tel système, le pilote peut remettre à son mécanicien son émetteur, et aller de suite au ramassage, conformément au règlement.

En pré-finales et finales, le pilote peut conserver sa radio dans les stands.

2.10. SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Le Pilote est responsable de la conformité de sa voiture durant toute durée de la manche du championnat de Ligue, de France ainsi que des Coupes.

Sa voiture devra être conforme au règlement en vigueur lors des contrôles organisés par le club ou durant les contrôles opinés dont elle pourra être soumise à la demande du directeur de course, du responsable du contrôle technique, du référent FFVRC de la course.

Le club organisera ses contrôles en :

Qualifications : Toutes les voitures doivent être contrôlées (gabarit, pot, etc.) et avoir eu le réservoir contrôlé au moins une fois durant les qualifications.

Pré-finales jusqu'au 1/4 de finale compris :

Les voitures finissant aux positions 1/2/3/4 sont contrôlées. La voiture en position N°5 reste en attente (en parc fermé au contrôle technique) de validation de contrôle des voitures précédentes. Les voitures peuvent être rendues dans leur ordre d'arrivée au fur et à mesure des contrôles.

1/2 finales : Après la 1/2 finale A TOUTES les voitures vont au contrôle technique. Les voitures arrivées de 1 à 6 doivent être contrôlées (contrôler la 7^{ème} en cas de non-conformité). TOUTES les voitures restent en parc fermé (en séparant celles qui remontent de celles qui ne remontent pas). A l'issue de la 1/2 finale B TOUTES les voitures vont au contrôle technique. La voiture qui a fini 7 est contrôlée (si elle n'est pas conforme, la 8, ...) et toutes les voitures qui ne remontent pas (issues de la 1/2 A et la 1/2 B) en finale sont rendues (afin de pouvoir se préparer pour participer à la last chance).

Les voitures arrivées entre 1 et 6 de la demi-finale B sont alors contrôlées. Si une n'est pas conforme, c'est la voiture arrivée 7^{ème} (et déjà contrôlée conforme) qui remontera en finale. La voiture non conforme pourra participer à la last chance (en dernière position) (en corrigeant sa non-conformité). Une fois les 6 voitures contrôlées, TOUTES les voitures (les douze) sont rendues en même temps. Last chance : les deux premières voitures sont mises au contrôle technique. La voiture une est contrôlée si elle n'est pas conforme la voiture deux est contrôlée et remontera en finale (si elle est conforme), sinon la une sera autorisée à participer à la finale.

Finale : Toutes les voitures sont contrôlées

Lors des qualifications si une voiture est non conforme (hors motif règlement général) la qualification n'est pas comptée.

Les voitures non conformes au contrôle technique dans les remontées sont déclassées sauf motifs règlement général. La voiture suivante prend alors sa place.

Contrôles inopinés pour les suivantes (si nécessaire).

En cas de constat de la non-conformité de la voiture, la pénalité telle que prévue au règlement général sera appliquée à partir des manches de qualifications.

Les voitures pourront être contrôlées après chaque manche de qualification, pré-finale et finale.

2.10.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS

Voiture de type Tout-terrain à l'échelle 1/8^{ème}, à 4 roues, munie d'un seul moteur (monocylindre) thermique de 3,5cm³ de cylindrée sans aucun système de changement de vitesses.

Aucune pièce en métal, carbone ou matériau dur ne doit dépasser du châssis dans la longueur.

Seuls les 4x2, peuvent installer les accumulateurs et/ou le lest à l'arrière du véhicule. Ces éléments peuvent dépasser de l'arrière du châssis (accus, lest, etc.) et ne doivent en aucun cas être dangereux. Aucun élément à l'arrière ne doit présenter un danger pour les ramasseurs (arête coupante, fixation, etc.).

2.10.2. RESERVOIR - CARBURANT

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

CARBURANT : Le carburant doit contenir seulement du méthanol, de l'huile/lubrifiant et au maximum 16 % (en masse) de nitrométhane (densité de 0,859 g/cm³) quel que soit le championnat.

Le réservoir et le carburant doivent être conformes au règlement pendant toute la durée de la compétition. Un dispositif de contrôle du réservoir doit être à la disposition des pilotes pendant toute la durée de la compétition pour le contrôle de sa propre voiture.

Un réservoir contrôlé non conforme après une pré-finale ou une finale est mesuré une deuxième fois après une période de 10 minutes quelle que soit la température extérieure.

TT1/8ème Thermique

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 EU16 : Cf : règlement général.

En cas de contrôle non conforme, les sanctions prévues dans le règlement général seront appliquées.

2.10.3. LE POT D'ÉCHAPPEMENT

Les pots d'échappement homologués sont consultables sur le site de l'EFRA (www.efra.ws). Chaque année les pots d'échappement sont rangés par niveau de bruit et les plus bas sont en tête de liste. Seuls les pots 1/8 off road ET on road (TT et piste) sont autorisés. Ils sont obligatoires pour tous les championnats.

La liste exhaustive officielle des pots autorisés est disponible sur le site de l'EFRA dès la fin février de l'année en cours. 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.

A aucun moment le niveau de bruit ne doit excéder 82dBA mesurés à 10 mètres de la voiture à terre et décibel-mètre à 1 mètre du sol, à toutes les vitesses et dans toutes les conditions d'environnement.

« La sortie d'échappement est imposée au-dessous de l'horizontale. »

2.11. SPECIFICATION PAR CATEGORIES

2.11.1. CATÉGORIE 4 X 4

Les voitures engagées dans cette catégorie doivent répondre à toutes les spécifications générales.

Il n'existe aucune limitation technique. (Autres que celles inscrites au présent règlement).

Poids minimum : 3,200 kg,

Ce poids s'entend voiture en conditions de course, réservoir vide avec transpondeur personnel ou rechargeable.

2.11.2. CATÉGORIE 4 X 2

2 roues motrices uniquement : à l'arrière ou à l'avant,

Poids minimum : 2,5 kg,

Ce poids s'entend voiture en conditions de course, réservoir vide, avec transpondeur rechargeable ou personnel.

Largeur minimum : 4 mètres

Longueur minimum : 250 mètres

3. DÉROULEMENT DES COURSES

Le nouveau système de format de course appelé **EVOLUTION** par opposition au format actuel dit EFRA pourra être utilisé en course de ligue **sur l'ensemble des courses du championnat**. Le format **EVOLUTION** sera utilisé en Championnat de France **National** (hors Big Race) **et également** pour la coupe de France/coupe des ligues.

3.1. RAMASSAGE DES VOITURES

Cf : règlement général

En manches nationales, le club doit compléter, si nécessaire, les postes vacants des pré-finales.

Par dérogation au règlement général, à partir des demi-finales incluses, le pilote peut se faire remplacer par le licencié de son choix, si celui-ci est valide, à plus de 13 ans et moins de 70 ans.

Les ramasseurs doivent être vigilants et efficaces,

Si un pilote ne participe pas à son roulage en qualification, pré-finale pour quelques raisons que ce soit il ramassera tout de même la manche suivante,

3.2. ESSAIS

La durée de ces essais est déterminée par l'organisateur et validé par le responsable de la discipline.

Dans les Championnats de France et GP EFRA, l'organisateur doit laisser des essais libres de 10 minutes minimum avant chaque demi-finale et au moins 3 minutes avant chaque pré-finale. Pour les essais des demi-finales l'organisateur doit fournir quelques ramasseurs (minimum 4) pour toute la durée des essais.

Le pôle man peut participer aux deux essais dans la même catégorie. En cas de placement libre ou imposé sur le podium, le pôle-man, s'il décide de faire l'essai dans la deuxième demi-finale, se placera en dernier sur le podium, à la place que lui aura attribuée le directeur de course.

3.3. ESSAIS LIBRES

Des essais libres doivent être autorisés par l'organisateur en course de ligue, s'il n'y a pas d'essais contrôlés prévus. La durée est fixée par le directeur de course.

3.4. ESSAIS CONTROLES

L'organisateur peut prévoir des essais contrôlés et ils sont obligatoires en course nationale. Les essais contrôlés sont organisés dans les mêmes conditions que les séries de qualifications. Le ramassage est obligatoire pour les présents.

Il n'y a pas de chronométrage officiel. L'heure du début des essais contrôlés ne doit pas être antérieure à 8h. Le nombre de pilotes par série peut être de 15 maximum (si la taille du podium, la **sécurité de tous**, et de la piste le permettent). Le ramassage s'effectue par les pilotes qui viennent de rouler.

TT1/8ème Thermique

3.5. ESSAIS CHRONOMETRES

Identiques à une manche de qualification (Chaque pilote court dans la série qui lui a été attribuée pour les qualifications avec puce et numéro). Le ramassage est assuré comme en qualification. L'organisateur effectue le chronométrage et peut afficher les résultats. Ces essais (hormis pour reseeding), servent à vérifier les transpondeurs et les futures qualifications. En aucun cas, les résultats de cette séance d'essais chronométrés ne peuvent être utilisés en complément et/ou substitution des manches de qualifications réglementaires.

3.6. QUALIFICATION

En open/promo : Les séries sont faites de façon équitable pour tous les concurrents et regroupées par catégorie.

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

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

Format EFRA et **EVOLUTION** : Maximum 12 voitures (sauf cas exceptionnel).

En championnat de France : Répartir les pilotes selon le classement des valeurs des championnats concernés. Les 12 (en fonction du nombre d'inscrits) premiers pilotes présents sont dans la dernière série. Ensuite les 12 suivants présents des valeurs dans la série précédente et ainsi de suite.

Il est conseillé dans la constitution des séries de séparer les Experts** des Experts* non classés aux valeurs en élite et les Experts* des non-experts ou anciens experts non classés aux valeurs en national.

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

Une remise en état de la piste ne peut être effectuée qu'à la fin de chaque manche de qualifications (sauf problème de sécurité).

Durée des manches : 5 minutes chacune.

Nombre de manches : libre de 2 à 6, (minimum 3 en système EFRA, à minimiser en format **EVOLUTION**, trois préconisées)

Compte tenu du faible effectif actuel des pilotes de la catégorie 4x2 dans les LIGUES, il est autorisé, à titre exceptionnel, de regrouper les pilotes de la catégorie 4x2 avec des pilotes de la catégorie 4x4 promotion (si elle existe, open sinon). Dans ce cas, les 4x2 peuvent remonter au même titre que les 4x4 en fonction de leurs résultats (classement séparé obligatoire à l'issue de la course).

3.6.1. DEPART LANCE

La procédure de départs lancés en qualification est obligatoire dans tous les championnats (ligue et national). Lorsque les voitures passent sur/sous la ligne de chronométrage, elles déclenchent un chronomètre pour chacune d'elles. L'arrivée se juge toujours sur le premier passage de chaque voiture au-delà des 5 minutes.

Les voitures qui tardent à prendre le départ ont leur chronomètre déclenché lorsque la première des voitures a son premier tour compté. Le départ se fait depuis la zone de ravitaillement. Dans le cas où aucune voiture n'arrive à prendre le départ dans la minute qui suit le top départ, le chronomètre de toutes les voitures se déclenche alors pour 5 minutes.

En essais, qualifications, pré-finales et finales, les voitures ne peuvent pas stationner, ni ralentir ostensiblement avant la boucle de comptage pour attendre le départ de la course, ni couper la piste pour quelle que raison que ce soient avant tout départ, sous peine de se voir pénalisées d'un stop and go simple à effectuer immédiatement après le départ (de la qualification pour les essais et qualifications, des pré-finales et finales pour les pré-finales et finales) (Cf : règlement général).

3.6.2. DEPART DES SERIES

La procédure des départs de l'ordre des séries est fixe, A, B, C... (1, 2, 3...) pour toutes les manches de qualifications.

3.6.3. CLASSEMENT A L'ISSUE DES QUALIFICATIONS

Dans chaque manche, les pilotes reçoivent des points selon le nombre de tours et temps réalisés. Le nombre maximum de points M, est égal au nombre d'inscrits dans la catégorie + 5 points.

Dans chaque manche :

- Le plus rapide obtient : M points,
- Le deuxième obtient : M-2 points,
- Le troisième obtient : M-3 points,
- Et ainsi de suite jusqu'au dernier par un point.

Dans chaque manche en cas d'ex aequo, le même nombre de points est donné aux pilotes. Si deux pilotes ou plus ont le même nombre de points, les meilleurs résultats suivants en point déterminent le classement. Si l'égalité subsiste alors les meilleurs tours et temps dans la meilleure manche de chaque pilote déterminent leur position.

Manches de qualifications courues	Manches retenues pour le classement
6	addition des 4 meilleures
5	addition des 3 meilleures
4	addition des 3 meilleures
3	addition des 2 meilleures
2	la meilleure
1	1

Suite aux qualifications, les pilotes classés aux points sont répartis dans les pré-finales et/ou finales. Les pré-finales et finales peuvent être composées par multiple 12 pilotes maximum (sauf cas exceptionnel) en fonction des infrastructures existantes pour le système EFRA.

Pour le système **EVOLUTION**, le nombre de pilotes à répartir dans les finales est libre, entre 8 et 12.

3.6.4. REPARTITION DES PILOTES DANS LES PRE-FINALES* : FORMAT EFRA

	Classement à l'issue des Qualifications.	Affectation dans les pré-finales et finale EFRA	Durée minimale

TT1/8^{ème} Thermique

Finale		0	30'
LC	<i>A l'issue ½ de 7^{ème} à 12^{ème}*</i>	Le 1^{er}	15'
1/2 A	1, 3, 5,.., 13, 15	6 1 ^{es}	20'
1/2 B	2, 4, 6,.., 12, 14, 16	6 1 ^{es}	20'
1/4 A	17, 19, 21,.., 29, 31	4 1 ^{es}	20'
1/4 B	18, 20, 22,.., 28, 30, 32	4 1 ^{es}	20'
1/8 A	33, 35,.., 43, 45, 47	4 1 ^{es}	20'
1/8 B	34, 36,.., 44, 46, 48	4 1 ^{es}	20'
1/16 A	49, 51,.., 59, 61, 63	4 1 ^{es}	20'
1/16 B	50, 52,.., 60, 62, 64	4 1 ^{es}	20'
1/32 A	65, 67,.., 75, 77, 79	4 1 ^{es}	20'
1/32 B	66, 68,.., 76, 78, 80	4 1 ^{es}	20'
1/64 A	81, 83,.., 91, 93, 95	4 1 ^{es}	20'
1/64 B	82, 84,.., 92, 94, 96	4 1 ^{es}	20'
1/128 A	97, 99,.., 107, 109, 111	4 1 ^{es}	20'
1/128 B	98, 100,.., 110, 112	4 1 ^{es}	20'
1/256 A	113, 115,.., 125, 127	4 1 ^{es}	20'

* A ajuster dans le cas de nombre supérieur

3.6.5. REPARTITION DES PILOTES DANS LES PRE-FINALES FORMAT EVOLUTION

En fonction du classement des qualifications, les X premiers participeront à la finale A, les X suivants à la finale B, puis C, D, etc... Le nombre X est défini par la direction de course en fonction du nombre de pilotes présents. Si le nombre de pilotes est supérieur à 12, la répartition dans les finales ne peut être inférieure à 8 (sauf pour la dernière qui devra s'en rapprocher le plus).

3.7. PRE-FINALES ET FINALES FORMAT EFRA

Les pré-finales et finales débutent toujours par les pré-finales impaires ou « A ». En pré-finales et finales : 12 pilotes (sauf cas exceptionnel). Les pilotes qualifiés remontent vers la finale supérieure selon le tableau des remontées.

Toutes les pré-finales sont de 20 minutes minimum avec les quatre premiers qui remontent dans la pré-finale supérieure jusqu'au ¼ de finale inclus.

En ½ finale (de 20 mn minimum) les 6 de chaque demi-finale accèdent à la finale (de 30 mn minimum).

Pour les douze pilotes qui remontent en finale, l'ordre de départ est établi selon les performances réalisées dans les deux demi-finales sauf cas particulier et le 1^{er} de la LC en treizième place.

Pour les douze pilotes qui remontent en finale, l'ordre de départ (N°1 à N°12*) est établi selon les performances réalisées dans les deux demi-finales. Sauf cas prévu ci-dessous.

Cas particulier : si, suite à des évènements, les deux demi-finales présentent des différences significatives temps et tours, alors dans ce cas, l'ordre de départ de la finale se fera comme suit : 1^{er} le 1^{er} demi A, le 2^{ème} le 1^{er} demi B, le 3^{ème} le 2^{ème} A, le 4^{ème} le 2^{ème} B, etc.. jusqu'au 12^{ème}. Et si la finale ne devait pas se courir ou était invalidée pour quel que motif que ce soit, à partir des demi-finales, le classement se fera sur les qualifications, les quatre pilotes de chaque remontée des ¼ de finale garderont le classement de leur quart de finale pour le classement final.

3.8. REPARTITIONS DES FINALES EVOLUTION

3.8.1. CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL

Le nombre de pilotes par finales est à équilibre selon les participants.

Montées/descentes : Cf : 1.7.1.2.

Durée minimale des finales : 20 minutes minimum

Classement final

3.8.2. CHAMPIONNAT DE LIGUE

Le nombre de pilotes par finales est à équilibre selon les participants.

Prévoir des montées/descentes, en fonction du nombre de finale.

Moins de deux finales : pas de montées ni descentes, chaque pilote reste dans sa finale toute la journée.

Plus de deux finales : possibilité de faire des montées et descentes cf : 1.7.1.2.

Durée minimale des finales : 20 minutes minimum

Classement final

3.9. DEROULE DES FINALES

3.9.1. PROCEDURE DE DEPART POUR LES FINALES

Le tour de formation n'est pas obligatoire, en pré-finales et finales, mais les voitures doivent pouvoir tourner au minimum trois minutes avant chaque départ (tour de formation compris)

Essais libres (durée suivant timing).

A l'appel des voitures aux ordres du starter, la piste est fermée, aucun pilote ne peut entrer en piste après le signal, le retour vers la zone de ravitaillement s'effectue en respectant le tracé de la piste (interdiction de couper la piste sauf demande du directeur de course). Les voitures se mettent aux ordres du directeur de course (retour des voitures dans la zone de ravitaillement). Aucun mécanicien ne doit entrer sur la piste.

Seulement à l'appel du directeur de course, un mécanicien prend en charge la voiture et vient se mettre en grille de départ. Le commissaire de piste tient son drapeau levé pour indiquer le départ imminent. Commence alors le décompte de 10 secondes (dès le décompte des dix secondes, les mécaniciens ne peuvent revenir aux stands tant que les voitures ne sont pas parties, sous peine d'un stop and Go de 10 secondes). Le commissaire de piste baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 secondes.

TT1/8ème Thermique

Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau. : Les mécaniciens doivent impérativement lâcher les voitures et reculer. Le départ se fait au signal sonore. Le commissaire de piste lève son drapeau et contrôle le départ. Le type de départ (épi départ à 45° ou F1) est une décision du Directeur de course et est précisé au cours du briefing.

Toutes les voitures doivent participer au tour de formation (s'il existe, sinon aux essais avant départ) pour permettre de vérifier le bon fonctionnement du transpondeur.

En cas d'absence aucune réclamation ne pourra être faite par le pilote absent.

3.9.2. LA « DERNIERE CHANCE » OU « LAST CHANCE » LC

Cette LC est obligatoire en, CFE, GP EFRA, sauf si le podium ou les infrastructures ne le permettent pas.

Elle est possible dans tous les championnats type EFRA.

Elle comprend tous les pilotes des demi-finales qui ne remontent pas en finale. Le vainqueur de cette remontée de quinze minutes remontera en finale qui se courra à 13 pilotes.

Pour être courue, le nombre de pilotes doit être de 10 au minimum. L'ordre des départs se fait sur le classement des demi-finales. Le 1^{er} part en 1, etc. Si à l'issu des contrôles, un pilote est déclassé en demi-finale pour non-conformité, il pourra participer à la LC si celle-ci n'est pas partie et sans aucune possibilité de demande de temps supplémentaire.

Elle n'est pas possible dans les championnats format **EVOLUTION**.

3.9.3. DUREES REGLEMENTAIRES FORMAT EFRA

Pré-finales (1/2, 1/4, 1/8ème, 1/16ème, etc....) : de 20 minutes minimum.

LC : 15 minutes

Finale : 30 minutes minimum

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

3.10. CLASSEMENT FINAL

En plus de la course, un classement des -17 sera réalisé avec un podium.

3.10.1. FORMAT EFRA

A l'issue des finales, un classement est établi dans l'ordre d'arrivée des pré-finales et finales en tenant compte des remontées. La Last chance, s'il y en a une, n'est pas prise en compte pour ce classement. En cas de finales non validées, le classement se fera sur les qualifications à partir de la ou des finales non validées, mais les remontées des finales précédentes seront prises en compte.

3.10.2. FORMAT EVOLUTION

Système de points : **Dans chaque manche, les pilotes reçoivent des points selon leur classement :**

Le 1^{er} de la A reçoit 1 point

Le 2^{ème} reçoit 2 points et ainsi de suite

Le 1^{er} de la B reçoit (nombre de pilotes dans la A + 1)

Le 2^{ème} de la B reçoit (nombre de pilotes dans la A + 2), et ainsi de suite.

A l'issue, un classement est établi en fonction :

- du nombre de tours de la finale s'il n'y en a qu'une
- des n-1 meilleures finales s'il y en a plusieurs

En cas d'égalité, le meilleur temps sera pris en compte.

Le classement se fait sur l'addition des points des N finales courues et validées auxquelles on enlève la moins bonne (N>1). Le pilote ayant réalisé le moins de points sera classé premier, puis ainsi de suite.

3.11. MECANICIENS

Toute personne présente dans la zone de course doit pouvoir justifier de sa licence en cours de validité.

Derrière la zone de ravitaillement 2 mécaniciens maximum par pilote. Sur la grille de départ pour les pré-finales et finale, UN SEUL mécanicien est autorisé par voiture.

Il est interdit aux mécaniciens d'aller de la zone de ravitaillement à la grille de départ ou de revenir de la grille de départ à la zone de ravitaillement quand le décompte pour le départ est lancé : sanction d'une pénalité « STOP AND GO » de 10 secondes.

3.12. ARRET/NEUTRALISATION/ANNULATION DE COURSE

Seul le directeur de course décide de l'arrêt, de la neutralisation, l'interruption ou l'annulation de la course après avoir pris l'avis de l'arbitre fédéral. L'avis du jury est consultatif. Si elle existe, il peut prendre l'avis de la commission des pilotes (avis consultatif)

Et dans le cas où la compétition ne peut pas aller à son terme, le classement général est établi ainsi :

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

Les résultats de tous les pilotes affectés dans les pré-finales courues sont retenus jusqu'au niveau où la dernière paire des pré-finales A et B est courue et validée. Le directeur de course, en accord avec l'arbitre (s'il y en a un), se réserve le droit d'annuler une remontée A et B s'il estime qu'elles n'ont pas été courues dans les mêmes conditions. Si les pré-finales sont courues et validées, le classement s'effectue sur ces pré-finales sinon le classement s'effectue sur les qualifications. Si les épreuves sont interrompues pour des raisons de commodités (repas des concurrents ou Chronométreurs, etc.), la piste n'est pas fermée plus de 30 minutes (sauf règles obligatoires ou timing spécifique communiqué par l'organisateur). Au-delà, la piste est ouverte aux essais libres. Les décisions d'officialisation des résultats de manches de séries sont prises à la fin des qualifications.

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

- Avant 10mn de course, les résultats acquis sont annulés et un nouveau départ est donné pour la durée totale prévue. Si un deuxième départ ne peut avoir lieu, les résultats sont annulés.
- Passé 10mn de course, les résultats acquis au moment de l'interruption officielle comptent et un nouveau départ est donné pour le temps restant. L'ordre du nouveau départ se fait dans l'ordre d'arrivée à l'issue du temps déjà couru. Les 2 résultats sont

TT1/8^{ème} Thermique

ajoutés pour obtenir le résultat final. Si un deuxième départ ne peut avoir lieu (course arrêtée définitivement), les résultats sont annulés, et à partir de là, le classement final se fera sur les qualifications.

A l'interruption de la course, les pilotes doivent laisser leurs voitures sous contrôle du Directeur de Course et/ou de l'arbitre fédéral et ne pas rentrer aux stands. Tout ce qu'ils peuvent faire est d'arrêter le moteur, d'éteindre la radio, le récepteur et faire le plein. Aucune réparation n'est autorisée, ni changement de pneus.

Ceux qui n'observent pas cette règle prendront un tour de pénalité.

3.13. PLUIE EN QUALIFICATIONS

Toutes les manches validées par le directeur de course sont prises en compte pour le classement des qualifications quelques soient les conditions météo et les différences qu'ils puissent y avoir entre les séries.

4. HOMOLOGATION

La liste des pots homologués est à retrouver sur le site de l'EFRA : <https://www.efra.ws/homologation/>