

REGLEMENT GENERAL

SOMMAIRE

1. LICENCES	3
1.1. TYPES DE LICENCES	3
1.1.1. LICENCE ORGANISATEUR	3
1.1.2. LICENCE ACCOMPAGNATEUR	3
1.1.3. LICENCE LOISIR	3
1.1.4. LICENCE NATIONALE "-16 ANS"	3
1.1.5. LICENCE LIGUE	3
1.1.6. LICENCE NATIONALE	3
1.1.7. LICENCE MOTO RC	3
1.1.8. LICENCE MINI RC	3
1.1.9. LICENCE SLOT	3
1.1.10. TARIFS	3
1.1.11. ATTESTATION DE DEMANDE DE LICENCE	3
1.2. CLASSES DE PILOTES	3
1.2.1. ESPOIR	3
1.2.2. SENIOR	3
1.2.3. EXPERT	3
1.2.4. DIRECTEUR DE COURSE/ARBITRE	5
2. CALENDRIER - CHAMPIONNATS	5
2.1. CALENDRIER	5
2.2. CHAMPIONNAT DE ZONE/LIGUE	6
2.2.1. CHAMPIONNAT DE ZONE/LIGUE "PROMO"	6
2.2.2. TROPHEE OPEN ET TROPHEE PROMO	6
2.3. CHAMPIONNAT DE FRANCE	6
2.4. SELECTIONS	7
2.5. TIMING	7
3. INSCRIPTIONS AUX COURSES	7
4. DEROULEMENT D'UNE COURSE	7
4.1. PISTE	7
4.1.1. AIRE DE PILOTAGE	7
4.1.2. POSTES DE RAMASSAGE	8
4.1.3. ZONE DE RAVITAILLEMENT	8
4.1.4. SECURITE	8
4.2. PROGRAMME	8
4.3. RAMASSAGE	8
4.4. COMPTAGE	9
4.5. COMMISSION DES PILOTES/JURY	9
4.6. NUMEROS DES VOITURES/MOTOS RC	9
4.7. DRAPEAUX	9
4.8. EMETTEURS	9
4.9. FREQUENCES DE RADIO-COMMANDE	10
4.10. ESSAIS LIBRES VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	10
4.11. ESSAIS CONTROLES VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	10
4.12. ESSAIS CHRONOMETRES VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	10
4.13. INSPECTION TECHNIQUE	10
4.14. CATEGORIES	11
4.15. QUALIFICATIONS CF REGLEMENT SPECIFIQUE	11
4.16. PRE-FINALES ET FINALES CF REGLEMENT SPECIFIQUE	11
4.16.1. DEPART DECALE : (QUALIFICATIONS) VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	11
4.16.2. DEPART LANCE : (QUALIFICATIONS) VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	11
4.16.3. DEPART DIRECT : (PRE-FINALES ET FINALES) SAUF SPECIFICITES	11
4.17. REPORT	12
4.18. ARRIVEES	12
4.19. CLASSEMENTS DE LA COURSE	12
4.20. REMISE DES TROPHEES	12
4.21. INTERRUPTION DES COURSES : VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE	12
4.22. ANNULATION DE COURSES	12
5. CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS	12

REGLEMENT GENERAL

5.1. LES POINTS EN CHAMPIONNAT	12
5.2. LES VALEURS EN THERMIQUE	13
5.3. LES VALEURS EN ELECTRIQUE	13
5.4. LES CLASSEMENTS	13
6. COURSES HORS CHAMPIONNATS	13
6.1. DEFINITIONS	13
6.2. LICENCES, ASSURANCES, SECURITE	13
6.3. DEPOT DE DEMANDE DE COURSE	13
6.3.1. COURSES HORS CHAMPIONNAT (HORS COURSE A PRIMES)	13
6.3.2. COURSE A PRIMES	13
6.4. LIMITE COURSE A PRIMES/LOTS :	13
6.5. SANCTIONS COURSE NON AUTORISEE	13
7. SECURITE	13
7.1. CODE SPORTIF	13
7.2. TRAITEMENT DES PNEUS	14
7.3. ACCUMULATEURS LIPO, LIFE	14
8. DECISIONS OFFICIELLES, SANCTIONS	14
8.1. RECLAMATION/PROTET	14
8.2. VOITURES/MOTOS RC ENDOMMAGEES	14
8.3. PENALITES - DECISIONS OFFICIELLES	14
8.3.1. PENALITE D'ARRET : STOP AND GO	14
8.3.2. DISQUALIFICATION OU DECLASSEMENT POUR CONTROLE TECHNIQUE NON-CONFORME,	15
8.3.3. DISQUALIFICATION TOTALE SANS CLASSEMENT	15
8.3.4. PENALITE D'UN TOUR SUR LA MEILLEURE MANCHE (1)	15
8.3.5. PENALITE UN TOUR, STOP AND GO SIMPLE OU 10"	15
8.3.6. CARTONS JAUNES	15
8.3.7. PENALITES CUMULABLES	15
8.3.8. CONTROLE ANTI-DOPAGE	15
8.3.9. DIVERS	15

REGLEMENT GENERAL

1. LICENCES

Tous les championnats sont ouverts aux possesseurs d'une licence FFVRC, autre que "loisir", "accompagnateur" et "organisateur", quelle que soit leur nationalité.

Les demandes de licence doivent être faites à la fédération par un club affilié. A titre individuel, la 1^{ère} 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 (cours de marques, Cf. RG 6), 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.

La licence ligue, nationale ou organisateur est obligatoire pour tenir 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 ORGANISATEUR

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

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

1.1.2. LICENCE ACCOMPAGNATEUR

Elle est destinée aux personnes adhérentes à un club affilié FFVRC, permet d'être ramasseur, mécanicien et circuler dans les stands. Elle ne permet pas de piloter une voiture/moto RC radio-commandée.

1.1.3. 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.

1.1.4. LICENCE NATIONALE "-16 ANS"

Les possesseurs de cette licence peuvent participer à tous les championnats en France dans toutes les disciplines (selon nb étoiles) et aux grands prix EFRA quel que soit le lieu où ils se déroulent en France.

1.1.5. LICENCE LIGUE

Les possesseurs de cette licence peuvent participer à :

- championnat de zone/ligue open,
- championnat de zone/ligue promotion (sauf ancien expert, expert une étoile, expert deux étoiles),
- coupe de France, coupe des ligues (sauf ancien expert, expert une étoile, expert deux étoiles),
- coupe des champions,
- coupe de Noël (piste 1/5),
- challenge MCD,

- challenge piste 1/8 électrique libre,
- challenge TT 1/8 électrique truggy.

Les pilotes sélectionnés à la coupe de France par la coupe des ligues possédant la licence "ligue" peuvent participer à cette coupe avec cette licence (sauf MCD).

Elle ne permet pas de participer aux championnats de France.

1.1.6. LICENCE NATIONALE

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 en France.

1.1.7. LICENCE MOTO RC

Elle ne donne droit qu'à la pratique de la moto RC en compétition ou loisir.

1.1.8. LICENCE MINI RC

Elle ne donne droit qu'à la pratique de la discipline mini RC en compétition ou loisir.

1.1.9. LICENCE SLOT

Elle ne donne droit qu'à la pratique de la discipline slot en compétition ou loisir.

1.1.10. TARIFS

Adhésion annuelle des clubs à la FFVRC : 100,00 €

Tarif licences 2021 (2)	
Licence organisateur	20,00 €
Licence accompagnateur	17,00 €
Licence loisir	24,00 €
Licence moto RC	32,00 €
Licence nationale « - de 16 ans » (1)	27,00 €
Licence ligue	41,00 €
Licence nationale	58,00 €
Licence mini RC	17,00 €
Licence slot	17,00 €

(1) La tarification "- de 16 ans" sera appliquée aux jeunes de moins de 16 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours (tarif unique national).

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

1.1.11. ATTESTATION DE DEMANDE DE LICENCE

Elle doit être un document original, la signature ainsi que le cachet du club ne doivent pas être photocopiés.

Elle n'est valable qu'un mois. Le numéro du club qui l'a délivrée, doit être porté sur ce dernier dans la colonne "N° de licence" avec la mention "en cours" ou "E.C."

En championnat, un licencié appartient à la 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. Un quota spécifique défini par les responsables des disciplines leur est attribué pour la sélection à la coupe des ligues.

1.2.2. SENIOR

Pilotes licenciés depuis plus de 2 ans et pilotes « expert » et ancien expert.

1.2.3. EXPERT

Les anciens experts, experts* et les experts** 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 vice-président 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 d'"expert". Ce titre ne peut disparaître, sauf à être remplacé par celui "expert".

REGLEMENT GENERAL

Expert *(2)		Champ. zone/ligue		Coupes			Championnat de France	
		Promo	Open	des champ.	des ligues	de France	Elite	Nat.
Cat.	type							
P 12 el.	standard 10,5t							20%
	modifié						80%	
P 10 el.	standard 13,5t		10%			20%		20%
	modifié		25%			50%	50%	
	formule 1 21.5t		10%			20%		20%
TT 10 el.	4x2 standard	5%	10%	8%		8%		
	4x2 modifié		15%	15%		20%	25%	
	4x4 modifié		15%	15%		20%	25%	
	4X2 Truck / Short Course		15%	15%		20%	25% (4X2 Truck seulement)	
P 10 th.	200 mm	10%	40%		10%	15%	40%	30%
GT8	n et e	5%	10%			10%		10%
P 8 th.	classique	10%	40%		10%	15%	60%	35%
	4x4	10%	40%		10%	15%	60%	35%
P 8 el.	classique							
TT 8 th.	4x4 +40							30%
	4x4	8%	60%		3%	30%	60%	40%
TT 8 el.	BL : 4x2 & 4x4	5%	15%			10%		20%
	truggy/4x4							
P 5 th.	tourisme	15%	60%				80%	50%
	formule france		40%					45%
	formule 1		40%					40%
TT 5 th.	Short Course	20%	10%		20%	10%		15%
	4x2	20%	10%		20%	10%		15%
	4x4	20%	10%		20%	10%		15%
Moto RC	toutes catégories							

REGLEMENT GENERAL

Expert ** (2)		Championnat de France			
		Elite si > 70	National si > 70	Elite si < 70	National si < 70
Catégorie	Type				
P 12 él.	standard 10,5t		5%		10%
	modifié	20%		20%	
P 10 él.	standard 13,5t		2%		
	modifié	50%		50%	
	formule 1 21.5t		10%		10%
TT 10 él	4X2 Truck	15%		10%	
	4x2 modifié	15%		10%	
	4x4 modifié	15%		10%	
	4x2 Short Course				
P 10 th.	200 mm	30%	5%	30%	5%
GT8	n et e				
P 8 th.	classique	20%	4%	20%	4%
	4x4	50%	4%	50%	
P 8 él	classique				
TT 8 th	4x4 +40		15%		15%
	4x4	45%	3%	45%	4%
TT 8 él	BL : 4x2 & 4x4		5%		5%
	truggy		5%		5%
P 5 th.	tourisme	65%		65%	
	formule France				
	formule 1				
TT 5 th.	4x2		3%		3%
	4x4		3%		3%
	Short Course		3%		3%
Moto RC					

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

(2) Les chiffres ci-dessous sont susceptibles d'être réévalués en fin de saison par le responsable de la discipline

1.2.3.1. EXPERT*

Le titre d'expert* est acquis pour 2 ans.

Les passages expert* sont faits selon les pourcentages et indications du tableau suivant « expert* » (1)(2).

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

1.2.3.2. EXPERT**

Le titre d'expert** est acquis pour 3 ans.

Les passages expert** sont faits selon les pourcentages et indications du tableau suivant « expert** » (1)(2).

Le titre d'expert** est attribué à vie pour tout champion du monde et/ou d'Europe.

1.2.4. DIRECTEUR DE COURSE/ARBITRE

L'habilitation directeur de course/arbitre est fortement conseillée pour les directeurs de courses et arbitres officiant en courses nationales. Elle est obligatoire à partir de 2020 pour les arbitres fédéraux (sauf spécificités par discipline).

2. CALENDRIER - CHAMPIONNATS

2.1. CALENDRIER

Le calendrier paraît au début de l'année civile et indique les clubs organisateurs et les lieux des courses, du 1^{er} janvier au 31 octobre, les championnats de France, de zone et de ligue (sauf piste 1/12ème).

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 de zone/ligue dans la même discipline sont interdites en Tout Terrain 1/8^{ème} Thermique.
- Les courses de zone/ligue dans la même discipline sont autorisées en Tout Terrain 1/8^{ème} Electrique.
- Dans les autres disciplines, les courses de zone/ligue sont autorisées si elles ne sont pas dans un rayon de 100 km à vol d'oiseau du club organisateur du championnat de France dans la même discipline et sous réserves de l'approbation du président de Ligue

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. 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 :

REGLEMENT GENERAL

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

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 et de caution, avant le 31 mai de l'année en cours, droit d'inscription de base : 160,00 € et caution : 150,00 €

2.2. CHAMPIONNAT DE ZONE/LIGUE

Les licences Ligue, Nationale, Nationale – 16 ans, sont les seules autorisées. 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 après-midi 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 et/ou arbitre.

2.2.1. CHAMPIONNAT DE ZONE/LIGUE "PROMO"

Les classements arrêtés au dernier lundi du mois de juin, sont la base des sélections à la coupe des ligues (sauf spécificités par discipline).

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

2.2.2. TROPHEE OPEN ET TROPHEE PROMO

Les ligues découpées en plus d'une zone devront organiser une trophée open et un trophée promo dans toutes les catégories concernées à la fin du calendrier des compétitions concernées et avant le 31 octobre de l'année en cours. La course peut se dérouler sur un ou deux jours, aux dirigeants de ligue d'en fixer les modalités. Les regroupements possibles, de même en ce qui concerne d'éventuelles sélections à ces courses. Le vainqueur de chaque catégorie aura le titre de champion de ligue de l'année.

Possibilité d'organiser simultanément une course de zone/ligue "promotion" et "open" : obligation de courir dans la même catégorie pour le pilote qui souhaite participer aux 2 championnats (sauf spécificités par discipline).

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 (sauf spécificités par discipline). Les licences Nationale, Nationale – 16 ans, sont les seules autorisées,

En manche nationale, la piste sera fermée (sauf spécifications par discipline) :

- du lundi au vendredi midi précédant la course pour toutes les disciplines "piste",
- du lundi au vendredi minuit précédant la course pour toutes les autres disciplines.

Discipline	Championnat	Nombre de manches prises en compte (CF)
Piste 1/10 ^{ème} él.	ÉLITE	N-1
	NATIONAL	N-1
TT 1/10 ^{ème} él.	4x2 Truck	N-1
	4X2 MODIFIE	N-1
	4X4 MODIFIE	N-1
GT8	ÉLECTRIQUE ET THERMIQUE	N-1
Piste 1/10 ^{ème} th.	ÉLITE	N-1
	NATIONAL	N-1
Piste 1/8 ^{ème} th. libre	ÉLITE 4X4	N-1
	NATIONAL 4X4	N-1
Piste 1/8 ^{ème} classique	ÉLITE	N-1
	NATIONAL	N-1
	CLASSIQUE ÉLECTRIQUE	N-2
TT 1/8 ^{ème} th.	ÉLITE 4X4	N
	NATIONAL 4x4 et 4x4 +40	N
TT 1/8 ^{ème} él.	NATIONAL BL	N-1
	NATIONAL TRUGGY	N-1
Piste 1/5 ^{ème}	TOURISME ÉLITE	N-1
	TOURISME NATIONAL	N-1
	FORMULE 1	N-1
	FORMULE FRANCE	N-1
	Groupe C ÉLECTRIQUE	N-1
	MINI COOPER ET MCD	N-2
TT 1/5 ^{ème}	4X2	N-1
	4X4	N-1
	SC	N-1
Moto 1/5		N

N = nombre de manches courue.

REGLEMENT GENERAL

2.4. SELECTIONS

Le vice-président ou responsable de la discipline, sélectionneur des équipes de France a la possibilité de prendre la décision de sélectionner ou de ne pas sélectionner un pilote pour les championnats d'Europe et/ou pour le championnat du monde. Parmi les critères de sélection, les valeurs serviront de base.

Tous les pilotes qui souhaitent participer à une compétition internationale devront donner ou envoyer un chèque du montant de l'inscription (**Tarif fixé annuellement par l'EFRA** : 120 € pour un Championnat d'Europe et 180 € pour un Championnat du Monde (**tarif 2020**)) au responsable fédéral de la catégorie avant la date de limite définie par ce dernier (cachet de la poste faisant foi).

Ce chèque sera rendu aux pilotes alloués, dès que la liste réalisée en fonction des valeurs, sera définitive.

Un pilote qui s'inscrit sur le site de l'EFRA pour toute course internationale, ne sera validé qu'après approbation de la FFVRC. Lorsque la place du pilote est validée par l'EFRA et que la FFVRC valide l'allocation ou réallocation, le chèque sera encaissé. Aucun remboursement après le 31 décembre de l'année précédant le championnat d'Europe ou du monde ne pourra être réclamé par le pilote. Sauf si le responsable de la discipline trouve un autre pilote pour le remplacer.

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. Tout timing sur tout autre support que celui du club organisateur (tableau d'affichage) ne fait foi. Aucune réclamation ne pourra être acceptée.

3. INSCRIPTIONS AUX COURSES

Sauf instructions de l'organisateur, envoi de la demande d'inscription, (courrier ou inscription en ligne) au moins 5 jours (championnat de zone/ligue), 15 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 pour inscription en ligne,
- trois fréquences au minimum ou radio 2,4ghz,
- le numéro du transpondeur personnel,
- pour les courses de championnat de France, en cas d'obligation de qualification par les championnats de 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 agréées 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 14,00 € sera perçue le jour de la course par l'organisateur pour tout pilote ayant envoyé un bulletin d'inscription incomplet, incorrect, sans photocopie de licence, sans paiement ou hors délai.

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. Toutefois il est vivement recommandé au club organisateur de vérifier avant la course la validité des licences des inscrits.

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 experts" doivent choisir leur participation en "promotion" et/ou "open" lors de leur inscription,

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

Joindre les droits d'engagement selon les instructions de l'organisateur, ou à défaut 14,00 € 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 courriel.

Droits d'engagement maximum dus aux clubs :

Championnat de France : 25,00 €

Championnat de zone/ligue : "promo" ou "open" : 14,00 €

Championnats de zone/ligue cumulés :

- "promo" & "open" : 20,00 €

- "TT 1/10" dans 2 catégories : 20,00 €

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

- 80 pilotes pour tous les championnats de zone/ligue.
- 80 pilotes pour les championnats de France se courant sur 1 jour.
- 100 pilotes pour les championnats se courant sur 1 jour et 1/2
- 110 pilotes pour les championnats se courant sur 2 jours.

Le nombre d'inscriptions maximum pour une manche de championnat de zone/ligue toutes disciplines, catégories et championnats confondus est de :

- 80 pour les disciplines organisant des manches de championnat avec 10 pilotes par série de qualification,
- 84 pilotes pour des séries à 12 pilotes.

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 (sauf spécificités par discipline), puis seront refusés, les derniers inscrits, cachet de la poste ou date d'inscription en ligne complète faisant foi. 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 fin dernière manche de leur série de qualification. 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. DEROULEMENT D'UNE COURSE

4.1. PISTE

L'organisateur doit matérialiser sur la piste,

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

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

4.1.1. AIRE DE PILOTAGE

Le podium de pilotage doit être prévu pour 10 pilotes minimum (sauf spécificités de discipline).

- 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.

REGLEMENT GENERAL

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.

Il est obligatoire de piloter du podium et de mécaniser à l'emplacement numéroté correspondant à son numéro de course (pilote n°1 et son mécano au n°1, pilote n°2 et son mécano au n°2, etc.), sauf si le directeur de course a précisé, au briefing, une procédure différente ou sauf spécificité par discipline.

4.1.2. 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.)

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 décidé 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).

4.1.3. 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 piste de ravitaillement.

4.1.4. SECURITE

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

Lors des compétitions, la zone de ravitaillement est réservée aux mécaniciens des pilotes : seulement deux mécaniciens 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

4.2. 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 est à partir de 7 heures, avec les qualifications le matin et les finales l'après-midi.

Disciplines :

- piste 1/12^{ème} électrique : modifié et standard 10,5t

- piste 1/10^{ème} électrique : modifié, standard 10.5t et standard 13.5t, formule1 10,5t et formule 1 21,5t.
- tout terrain 1/10^{ème} électrique : 4x2 standard, 4x2 modifié, 4x4 modifié, short-course + truck.
- piste 1/10^{ème} thermique : 200mm.
- piste 1/8^{ème} thermique et électrique : classique, 4x4.
- tout terrain 1/8^{ème} thermique et électrique : 4x2, 4x4.
- piste 1/5^{ème} thermique : tourisme, F1, Formule France, MCD
- piste 1/5^{ème} électrique Sport Proto.
- tout terrain 1/5^{ème} thermique : 4x2, 4x4, short course.
- moto RC

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

4.3. RAMASSAGE

Le ramassage dans les manches de tous les championnats n'est assuré que par les pilotes (sauf spécifications particulières de discipline).

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. Une photocopie de 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 8.3.3 et 8.3.4).

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 8.3.3 et 8.3.4). Le passage de relais au poste de ramassage se fait à l'aide d'un gilet (exemple : gilet de sécurité). **En raison de la crise sanitaire, chaque pilote doit fournir son propre gilet. Le directeur de course et/ou arbitre se réserve le droit d'imposer le port de ce gilet pour piloter sur le podium afin d'optimiser le temps pour aller au ramassage.**

En championnat de France, le ramassage est assuré par les pilotes (sauf spécificités particulières à la discipline). Un tableau de ramassage sera affiché avant le début de la compétition :

Tableau de ramassage Championnat de France	
remontées	ramassage
1/32 ^{ème} finale A 4X4	← 1/16 ^{ème} finale A 4X4
1/32 ^{ème} finale B 4X4	← 1/16 ^{ème} finale B 4X4
1/16 ^{ème} finale A 4X4	← 1/8 ^{ème} finale A 4X4
1/16 ^{ème} finale B 4X4	← 1/8 ^{ème} finale B 4X4
1/8 ^{ème} finale A 4X4	← 1/4 finale A 4X4
1/8 ^{ème} finale B 4X4	← 1/4 finale B 4X4
1/4 finale A 4X2	← 1/2 finale A 4X2
1/4 finale B 4X2	← 1/2 finale B 4X2
1/4 finale A 4X4	← 1/2 finale A 4X4
1/4 finale B 4X4	← 1/2 finale B 4X4
1/2 finale A 4X2	
1/2 finale B 4X2	
1/2 finale A 4X4	
1/2 finale B 4X4	
finale 4X2	
finale 4X4	

REGLEMENT GENERAL

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).

4.4. 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.

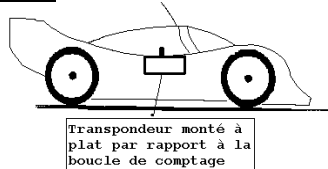
Celui-ci doit obligatoirement :

- 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, accus, 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.

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.
- sera matérialisé physiquement.

En cas d'utilisation d'un portique celui-ci sera non métallique.

L'affichage des résultats est obligatoire.

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

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

Deux systèmes de comptage indépendants sont obligatoires dans les courses nationales et recommandés en course de **zone/ligue**. Les chronomètres doivent être positionnés face à la piste.

4.5. COMMISSION DES PILOTES/JURY

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

Le directeur de course constitue la commission sur la base du volontariat des pilotes régulièrement inscrits à la compétition (sauf spécificités par discipline)

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

Le président de cette commission est élu par la commission des pilotes et 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 3 commissaires sportifs :
 - un responsable du chronométrage,
 - un commissaire technique,
 - le président de la commission des pilotes.

Le rôle du jury consiste à vérifier que la course est conduite selon le règlement fédéral.

L'arbitre fédéral :

Dans toutes les compétitions officielles, l'arbitre fédéral à tout pouvoir de décision, en cas de litige qui n'aurait pu être réglé par le directeur de course ou le jury.

Règlements :

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

Un membre du comité directeur de la fédération est habilité à conseiller sur les organisations de course.

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

4.6. 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.

4.7. 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.

4.8. 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

REGLEMENT GENERAL

de packs additionnels est interdite sauf si ce type d'alimentation est prévue par le fabricant.

Pendant une série ou une finale, les concurrents peuvent descendre du podium avec leur émetteur pour réparation dans les stands, sauf si l'organisateur l'a interdit lors du briefing avant la course ou spécifiquement propres à la discipline. Il est recommandé à chaque personne présente sur le podium d'éteindre son téléphone portable. Une liaison entre le pilote et le mécanicien peut être réalisée soit par transmission filaire, soit par émetteur récepteur de faible puissance homologué ARCEP sur la bande de fréquence comprise entre 433.050 mhz et 434.790 mhz (suivant norme NFZ 84220 = LPD, Low Power Device). Cette fréquence devra être marquée sur les appareils et la fiche technique du matériel pourra être présentée sur simple demande de l'organisateur.

Il est interdit au ramasseur d'avoir un casque (hors casque de protection) sur les oreilles au moment du ramassage. Le pilote doit limiter au maximum les échanges avec son mécano afin de ne pas gêner les autres pilotes sur le podium.

4.9. FREQUENCES DE RADIO-COMMANDE

Les fréquences légales définies pour la pratique de la voiture/moto RC radio-commandée définies par l'ARCEP sont 26,815 Mhz à 26,915 Mhz, 41,110 Mhz à 41,200 Mhz et 72,200 Mhz à 72,500 Mhz.

L'utilisation d'ensemble radio 2,4ghz est autorisée s'il respecte les conditions spécifiées par l'ARCEP soit puissance d'émission maximum de 10 mW, labellisé CE et devant respecter les normes de sécurité électrique en 60950, de compatibilité électromagnétique (CEM) en 55022 pour les perturbations et des normes en 55024 et en 61000-6-1 pour l'immunité.

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

4.10. ESSAIS LIBRES VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

4.11. ESSAIS CONTROLES VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

4.12. ESSAIS CHRONOMETRES VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

4.13. INSPECTION TECHNIQUE

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

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.

Les châssis : ils sont marqués avec un numéro différent par concurrent (de préférence à l'intérieur du châssis).

Un seul châssis doit être utilisé pour toutes les manches de qualification et les finales (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).

Les 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 sont gardées en parc fermé pour toute la durée de la série de qualification suivante.

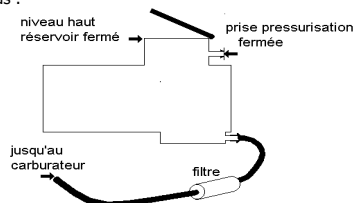
En cas d'application d'une gestion de course type Efra, les voitures/motos RC sont conservées pendant toute la durée des demi-finales de la catégorie en cours.

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 : (modèles thermiques)

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,

REGLEMENT GENERAL

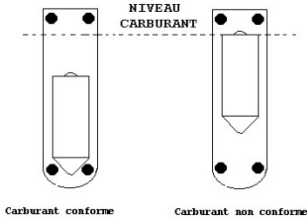
- par soufflage d'air, sous faible pression contrôlée (compresseur avec limiteur de pression, pompe d'oxygénation d'aquarium, etc.), dans le réservoir plein.

L'éprouvette de contrôle est fournie par l'arbitre fédéral lors des manches nationales.

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

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

Contrôle avec NITROMAX, taux (voir spécificité par discipline)



Contrôle avec NITROMAX : Marque de l'appareil XCEED vendu actuellement dans le commerce.

Pour un taux de Nitrométhane de 16%, la densité maxi du carburant de doit pas être supérieure à 0.87 gr/cc à 20°C.

Pour un taux de Nitrométhane de 25%, la densité maxi du carburant de doit pas être supérieure à 0.91 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 entre 15°C et 25°C.

En cas de résultat positif à une T° extérieure, inférieure à 20°C, un second test sera fait avec le carburant en question à une T° de 20°C. Si ce second test à 20° est toujours positif la sanction imposée par le règlement sera appliquée (Cf : RG 8.3.3)

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.

4.14. 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.

4.15. 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.

4.16. PRE-FINALES ET FINALES CF REGLEMENT SPECIFIQUE

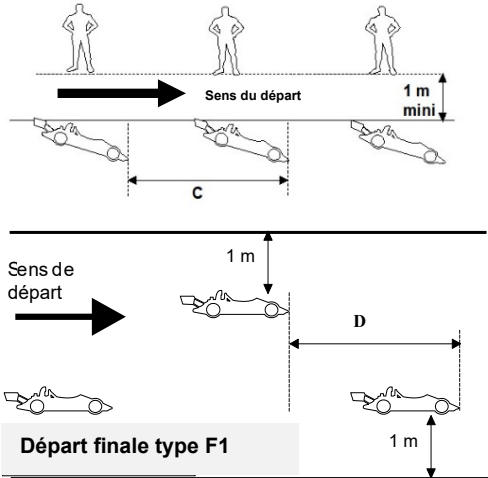
Si en des 10 ou 12 pilotes qualifiés pour participer aux phases finales ne prend pas le départ, il ne peut en aucun cas être remplacé par le suivant. Il sera alors classé dernier de la finale ou pré-finale qu'il n'aura pas courue.

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) (sauf spécificité par discipline).

Les différents types de grille de départ :

Départ finale en épi



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	NC
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.

4.16.1. DEPART DECALE : (QUALIFICATIONS) VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

4.16.2. DEPART LANCE : (QUALIFICATIONS) VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

4.16.3. DEPART 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

REGLEMENT GENERAL

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">Mise aux ordres du starter (retour des voitures/motos RC dans les stands) (sauf spécificité par discipline),Départ du tour de formation à partir des stands,Tour de formation dans l'ordre des numéros et retour aux stands (sauf spécificité par discipline),Prise en charge des voitures/motos RC par un mécanicien (par voiture/moto RC),Mise en grille,Décompte à partir de 10 secondes,Libération de la grille à 3 secondes,Départ au signal sonore.	<ul style="list-style-type: none">mise aux ordres du starter (mise en place sur la grille),départ du tour de formation à partir de la grille et évacuation de la piste par les mécaniciens (s'il y a lieu),tour de formation dans l'ordre des numéros et retour en grille ou simple passage sur la boucle (disciplines électriques),mise en grille,décompte à partir de 10 secondes,départ au signal sonore.

4.17. REPORT

Les reports sont d'une durée maximum de

- Aucun report en piste électrique 1/10, 1/12, moto
- Trois minutes en TT électrique 1/10 et 1/8.
- Cinq minutes en piste 8 livre th et él et en TT 5
- Dix minutes pour tous les autres (**sauf spécificité par format de course**)

Un seul report par pré-finale ou finale ne peut être accordé.

En championnat de ligue, la demande de report est possible pour les finales, la piste reste ouverte.

En championnat et coupes de France, la demande de report est possible pour les demi-finales et finales (sauf spécificité par discipline). Pendant ce report, la piste est fermée et les voitures restent dans la zone de ravitaillement en parc fermé. Aucune intervention mécanique ne sera admise, sauf arrêt du moteur et coupure de l'alimentation électrique.

Le concurrent ayant demandé le report part toujours en dernière position (10+1, 12+1, sauf cas particulier dans ce cas, directeur de course indiquera sa position au pilote ayant demandé le report (14, 15...)) et ce, peu importe le nombre de voitures dans cette pré-finale ou finale. S'il s'agit d'un problème de l'organisation, le pilote reprend sa place initiale sur la grille de départ.

A la fin du report (qui intervient lorsque le pilote remonte sur le podium ou que le délai de report est terminé, la procédure de départ reprend (A voir en fonction des disciplines).

4.18. 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.

4.19. 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'envoieront pas les classements des courses qui leur sont confiées devront s'acquitter d'une amende de 80,00 € auprès de la fédération avant le 31 décembre de l'année en cours. Cette sanction sera publiée dans info auto club.

4.20. 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.

4.21. INTERRUPTION DES COURSES : VOIR REGLEMENT SPECIFIQUE

4.22. 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.

Courses nationales : L'annulation ou l'arrêt (sauf spécifications contraaires dans le règlement de chaque discipline) d'une course nationale ne pourra être décidée avant 12 heures et la décision doit être prise par le jury de la course.

5. CLASSEMENTS DES CHAMPIONNATS

5.1. LES POINTS EN CHAMPIONNAT

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

REGLEMENT GENERAL

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

5.2. LES VALEURS EN THERMIQUE

Toutes les disciplines thermiques adoptent le même système de valeur : Les valeurs tiennent compte pour moitié des résultats obtenus en qualification et pour moitié des résultats obtenus lors des finales.

Le 1^{er} aura 400 points, le 2^{ème} 395 points, le 3^{ème} 390 points et ainsi de suite de 5 en 5 jusqu'au 49^{ème} puis de trois en trois jusqu'au 69^{ème} puis de deux en deux jusqu'au 117^{ème}, un point au-delà.

Ex : Un pilote fait 3 aux qualifications et 10^{ème} au général aura : $390/2+355/2=372,5$ points.

Comptent pour les valeurs : toutes les courses comprises dans les douze derniers mois (manches du championnat de France - grand prix EFRA en France - coupe de France...) qui précèdent la date d'arrêt. Les classements sont établis sur les X meilleurs résultats de ces 12 mois glissants (X étant déterminé chaque année par le responsable de la discipline).

L'année 2020 étant une année blanche en termes de CF et Coupe, elle ne compte pas dans le calcul des valeurs. Il sera repris les valeurs à fin 2019 auxquelles se substitueront au fur et à mesure les résultats des courses 2021.

5.3. LES VALEURS EN ELECTRIQUE

Voir spécificité par discipline

5.4. LES CLASSEMENTS

Les ex-aequo sont départagés par la ou les meilleures places effectuées sur les manches. En cas d'égalité parfaite, les ex-aequo sont départagés par la meilleure place de la manche suivante (non comptée au classement), en cas de nouvelle égalité, les ex-aequo 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 est fait suivant le tableau ci-joint :

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

6. COURSES HORS CHAMPIONNATS

6.1. 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 (sauf spécificités à la discipline). Cette course ne peut pas être organisée dans les deux mois qui précèdent une course nationale sur le même circuit.

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

6.2. 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.

6.3. DEPOT DE DEMANDE DE COURSE

6.3.1. COURSES HORS CHAMPIONNAT (HORS COURSE A PRIMES)

La demande de course devra être déposée par le club organisateur ou le promoteur de la course avant le 30/11 n-1.

La demande devra comporter :

- le nom et coordonnées du club organisateur.
- le nom et les coordonnées du promoteur de la course.
- le lieu et adresse de la manifestation.

Pour ces manifestations il n'y a pas de droit d'inscription au calendrier fédéral.

6.3.2. COURSE A PRIMES

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

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

Remarques :

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 chiffreage) 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, l'autorisation de l'EFRA pour sa course à primes.

6.4. 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.

6.5. 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.

7. SECURITE

7.1. CODE SPORTIF

Les circuits de voitures/motos radiocommandées sont assimilés à des enceintes sportives au sens du code du sport, à ce titre les

REGLEMENT GENERAL

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.

7.2. TRAITEMENT DES PNEUS

Les produits de traitement des pneus étant potentiellement dangereux pour la santé, leur application (mise en œuvre) est soumise à chaque règlement de discipline.

Dans tous les cas, les équipements de traitement sont autonomes et ne sont pas raccordés sur le secteur du circuit.

7.3. 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 :

- dès lors qu'un accumulateur **contenant du Lithium** peuvent s'avérer dangereuses si elles ne sont 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 dangereuses si elles ne sont doivent être 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 mAh,
- 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 8.3.3).

8. DECISIONS OFFICIELLES, SANCTIONS

8.1. RECLAMATION/PROTET

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux pilotes concurrents concernés ou leur mécanicien. Toutefois, 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 l'arbitre fédéral, s'il y en a un ou sinon le jury de course qui tranchera définitivement. Le délai pour déposer un protêt est de 15 minutes après l'affichage des résultats de la série ou de la finale en question. Le protêt doit être écrit sur papier libre ou formulaire disponible sur le site FFVRC et remis au directeur de course ou à un membre du jury qui lui transmettra avec 50,00 € (espèce ou chèque) (au bénéfice du club organisateur) qui seront restitués si le protêt est justifié.

Il n'est pas obligatoire de déposer un protêt pour demander une vérification du chronométrage, mais le délai de 15 minutes s'applique à une telle demande. La demande de vérification du chronométrage peut être faite au directeur de course, à l'arbitre fédéral ou à un membre du jury qui transmet au directeur de course. Le demandeur aura accès aux documents de chronométrage pour indiquer où il pense qu'une erreur a été commise. Si l'erreur est justifiée le résultat sera modifié. En cas de désaccord du concurrent avec la décision du directeur de course, il est possible de faire appel au jury ou à l'arbitre fédéral pour arbitrage.

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 (vidéo) avec quelques moyens que ce soient n'est pas accepté pour déposer ou juger une réclamation.

8.2. 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'aile 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 peut 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.

8.3. PENALITES - DECISIONS OFFICIELLES

Les pénalités (tour en moins, cartons jaunes, etc.) 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 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 à l'obligation d'être présent tout au long de la compétition (sauf spécificité par discipline). En cas de manquement une pénalité pourra être prise à son encontre par le directeur de course et/ou l'arbitre fédéral.

8.3.1. PENALITE D'ARRÊT : 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.

REGLEMENT GENERAL

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

Le stop & go est applicable sous deux formes :

- 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 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,

8.3.2. 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 récidive 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).

8.3.3. 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).

Changement de fréquence non autorisé par le directeur de course.

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 1/5ème piste et TT 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 qui sera trouvé en train de charger des batteries **au Lithium** (LiPo, LiFe, ...) en dehors d'un sac safety sack sera disqualifié de la course (sauf spécifications particulières de discipline).

8.3.4. 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.

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

(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.

8.3.5. 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 derrière la ligne des mécanos.

Démarrage ou redémarrage hors des stands pour les moteurs à tirette (sauf 1/5).

Pilote non présent au ramassage mais remplacé sans autorisation officielle.

8.3.6. 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

8.3.7. PENALITES CUMULABLES

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

8.3.8. CONTROLE ANTI-DOPAGE

La FFVRC applique le règlement anti-dopage de la FFSa

8.3.9. 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 fera 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 très sévères pouvant aller jusqu'à la radiation (sauf courses à primes acceptées par la fédération)

Tout pilote sélectionné en équipe de France s'engage au minimum à porter le maillot officiel FFVRC pour la cérémonie d'ouverture et durant toute sa dernière journée dudit championnat, remise des trophées incluse. La FFVRC les autorise à apposer sur le côté opposé à celui du logo de la FFVRC et sur les manches du maillot le ou les écussons de leur(s) annonceur(s). En cas de non-respect, le pilote ne touchera pas la subvention FFVRC, ou la remboursera, et ne sera pas sélectionné en équipe de France l'année suivante.

Tout pilote pourra faire l'objet d'une interdiction à être sélectionné en équipe de France pendant une durée de 18 mois maximum.

Cette liste n'est pas exhaustive. La voie juridique est exclue.