

AUTO RC FRANCE

2014
FFVRC

Piste 1/8^{ème} thermique

UNE PASSION ÉCHELLE 1

FFVRC



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOITURES RADIO COMMANDÉES

Sommaire :

1 - CHAMPIONNATS	3
1.1 CHAMPIONNATS DE LIGUE OPEN ET PROMOTION :	3
1.2 CHAMPIONNAT DE FRANCE LIBRE :	3
1.3 CHAMPIONNAT DE FRANCE " CLASSIQUE " :	4
1.4 COUPE DE FRANCE " LIBRE " :	4
1.5 COUPE DE FRANCE "CLASSIQUE" :	5
1.6 COUPE DES LIGUES - COUPE DE FRANCE DES JEUNES	
PILOTES & « QUADRA » (CLASSIQUE, LIBRE) :	5
1.7 LES SELECTIONS :	5
2 - VOITURES - CATEGORIES.....	6
2.1 SPECIFICATIONS GENERALES :	6
2.2 SPECIFICATIONS PAR CATEGORIES :	7
2.3 SPECIFICATIONS PAR CLASSES :	7
3 - CIRCUITS	8
4 - DEROULEMENT DES COURSES.....	8
4.1 RAMASSAGE DES VOITURES RC :	8
4.2 EMETTEURS :	8
4.3 CONTROLE TECHNIQUE :	8
4.4 ESSAIS LIBRES :	8
4.5 ESSAIS CONTROLES :	8
4.6 ESSAIS CHRONOMETRES :	8
4.7 QUALIFICATIONS :	8
4.8 PRE-FINALES ET FINALES :	9
4.9 DEPARTS :	10
4.10 INTERRUPTIONS DE COURSES :	11
5 - ANNEXES.....	12
5.1 ANNEXE 1 : LISTE DES CARROSSERIES HOMOLOGUEES :	12
5.2 ANNEXE 2 : BOITES A AIR.....	13
5.3 ANNEXE 3 : LISTE DES ECHAPPEMENTS HOMOLOGUES :	14
5.4 ANNEXE 4 : TIMING VENDREDI&SAMEDI	15
6 - CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL	16

1 - CHAMPIONNATS

- Epreuves organisées :
 - Championnat de Ligue Promotion Libre, Classique,
 - Championnat de Ligue Open Libre, Classique,
 - Championnat de France : Elite libre - National libre,
 - Championnat de France Classique,
 - Coupe de France Libre, Classique,
 - Coupe des Ligues Libre, Classique,
 - Coupe de France des Jeunes Pilotes,
 - Coupe de France Quadra.

Catégories : Libre (quatre roues motrices), Classique.

1.1 CHAMPIONNATS DE LIGUE OPEN ET PROMOTION :

- Règlement FVRC : Procédure pré-finales et finales : règlement FVRC, §4.14.1 du règlement général, ou FVRC « Evolution 2006 » §4.14.3 du règlement Général, suivant le nombre de participants et le timing qui en découle. La procédure choisie par le Directeur de Course sera clairement annoncée.
- Les championnats de Ligue PROMOTION et OPEN sont des championnats indépendants et distincts. Les qualifications, les pré-finales et finales du Championnat Promotion sont disputées séparément du Championnat Open. Si le nombre de pilotes est inférieur à cinq dans un championnat, le cumul des courses des deux championnats est possible.
- Carrosserie : MUTIPLE (Groupe C, GT1, GT2, Sport-Prototype, Can-Am, Petit Série Le Mans) homologuées EFRA.
- Catégories : Libre, Classique.
- Si le déroulement de la course le permet, les pilotes "Espoir" peuvent disputer une finale "amicale" de 20 minutes, cette finale regroupant les différentes catégories de la discipline.

1.2 CHAMPIONNAT DE FRANCE LIBRE :

Lors de l'inscription, les pilotes doivent préciser à quel type de championnat ils veulent participer suivant le schéma ci-dessous :

- Chaque manche des Championnats de France Elite et National se déroulent sur le même lieu.
- Inscription : Tous les pilotes sous réserve de classement dans les X% d'un championnat de Ligue de l'année précédente. Une dérogation exceptionnelle et motivée peut être demandée au Responsable de la discipline.
- Déroulement :
 - Samedi : Trois manches de qualifications maximum,
 - Dimanche : Pré-Finales, Finales.
- Carrosserie : « MUTIPLE » : (Groupe C, GT1, GT2, Sport Prototype, Can-Am, Petit Série Le Mans) homologuées EFRA.
- Licences : Nationale et Nationale Jeune.
- Le classement final du Championnat de France Elite sera établi par addition des points obtenus lors des quatre meilleures manches sur cinq courses.
- Le classement final du Championnat de France National sera établi par addition des points obtenus lors des trois meilleures manches sur cinq courses.
- Les pilotes des Equipes de France, accèdent pendant trois ans au Championnat de France Elite Libre, l'année suivant leur participation à un championnat d'Europe ou du Monde, si ceux ci sont classés dans les vingt premiers d'une telle compétition.

1.2.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE ELITE:

- Gestion de course EFRA « Piste 1/8^{ème} Thermique » Voir § 1.2.5.a
- Ouvert aux :
 - Pilotes classés EFRA, (60 premiers).
 - Pilotes Experts deux étoiles toutes disciplines,
 - Vingt quatre premiers pilotes du Championnat de France Elite libre, (quatre roues motrices) **2012**.

- Trois premiers pilotes du Championnat de France National libre, (quatre roues motrices) **2011 et 2012**,
- Pilotes Experts une étoile.

1.2.2 CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL:

- Gestion de course « Piste 1/8^{ème} Thermique » Voir § 1.2.5.a
- Ouvert aux :
 - Pilotes Non Experts,
 - Pilotes Experts une étoile si non classés dans les vingt quatre premiers du Championnat de France Elite **2013** ou dans le classement EFRA « A ».
 - Pilotes non classés dans les trois premiers du Championnat de France National libre, quatre roues motrices **2012 et 2013** (pendant deux années consécutives).

1.2.3 Déroulement des essais en Championnat de France Libre :

Voir annexe 4: timing du vendredi AM et samedi.

Les essais libres du vendredi après midi et du samedi matin sont contrôlés. Ils sont organisés en adéquation avec les séries préétablies par catégories et, ou par groupes (ensembles de deux séries cumulées) – (10 minutes par séries ou groupes).

Déroulement des Essais libres ou Contrôlés :

Vendredi AM et Samedi :

- La piste est réservée prioritairement aux pilotes "Elite" pour laisser du temps aux pilotes Nationaux d'arriver sur le club organisateur.
- Le samedi Matin, la piste est réservée prioritairement aux pilotes Nationaux. Toutefois, les pilotes Nationaux arrivant le vendredi AM ont la possibilité de rouler en essais libres le Vendredi AM. La possibilité est donnée aux jeunes pilotes "Elite" qui arrivent le samedi Matin, d'être" inclus aux essais réservés aux Pilotes Nationaux.

Essais libres :

- Donner une période d'essais libres aux pilotes du championnat Elite, pour leur permettre de régler leur voiture RC.
- Donner une période d'essais libres aux pilotes du National, pour leur permettre de rouler en essais libres soit le Vendredi AM soit le Samedi Matin, par tranche de 20 minutes au prorata du nombre de pilotes inscrits. c'est à dire si soixante pilotes inscrits (3 périodes de vingt minutes à 20 pilotes).

Essais Contrôlés :

- Ces essais existent toujours en manches nationales.
- Permettre aux pilotes de se retrouver dans leur série, ces essais sont indispensables pour les pilotes du Championnat de France National et Elite. La période des essais contrôlés aura une durée limitée à dix minutes par séries de dix ou douze pilotes, pour les pilotes du championnat de France Elite et Nationaux.
- Séances des essais contrôlés pour les pilotes « Elite » le vendredi AM, une séance aura lieu le Samedi Matin par série de qualification,
- Séances des essais contrôlés pour les pilotes « Nationaux » se dérouleront essentiellement le Samedi Matin, après la séance des essais libres
- Séances d'essais contrôlés, le Samedi matin pour donner la possibilité aux pilotes championnat National d'arriver le Samedi matin.

Le club organisateur peut avertir les pilotes sur la tendance de participation, lors de l'envoi de la lettre de confirmation.

1.2.4 Qualifications du Championnat de France :

- Trois manches de qualifications, au maximum sont organisées.

- Les séries seront faites de façon équitable pour tous les concurrents et regroupés par championnats.
- Pour les Experts, constitution des séries selon le classement des valeurs. Système tête des séries (**cf § 4.7 Qualifications**) pour les 70 premiers aux valeurs nationales **sauf CF « Classique »**).
- Une seule pôle position (pour le calcul des valeurs) sera définie par catégorie.
- Départ des qualifications :
 - Procédure de départ décalé en pré grille à partir de la zone des stands.
 - 30 secondes avant le départ, rappel des voitures RC dans la zone des stands.
 - Mise en ordre de départ par le commissaire.
 - Décompte et lâcher des voitures RC dans l'ordre de départ.

Les quatre premiers des qualifications seront crédités de points pour le classement du Championnat en fonction du barème suivant:

1 ^{er} :	30 points
2 ^{ème} :	20 points
3 ^{ème} :	10 points
4 ^{ème} :	5 points

Ces points seront cumulés avec ceux obtenus par le classement final et la prise en compte des manches retenues s'effectuera sur ce cumul de points.

1.2.5 Pré-finales et Finales:

Par catégories, les pré-finales et finales du Championnat de France Elite 4X4 sont disputées séparément du Championnat de France National.

A l'issue des finales, un classement du Championnat de France Elite 4X4 est établi, Il en est de même pour le Championnat de France National 4X4.

1.2.5.a Championnat de France Elite & National :

- Gestion de course de type EFRA « Piste 1/8^{ème} Thermique » etc....
- Pas de pilote qualifié directement en finale.
- Classement dans les pré-finales paires et impaires à 7 pilotes. Remonteront en finale : les quatre premiers de chaque demi finale plus les deux meilleurs (tours et temps) parmi les 5^{ème} et 6^{ème}. (les cinq premiers de chaque demi finale en cas de pluie).
- A l'issue des finales, un classement du Championnat de France Elite « quatre roues motrices » est établi, Il en est de même pour le Championnat de France National « quatre roues motrices ».

1.2.6 Remise des prix :

Il est conseillé de récompenser au minimum les dix premiers de chaque Championnat de France : Elite et National « quatre roues motrices ».

1.2.7 Championnat de France par Equipes de Clubs :

Un classement par Equipes de Clubs à l'issue de chaque manche du championnat de France est réalisé.

- « TOP CINQ CLUBS » : classement des Equipes de Clubs participant au Championnat de France Elite.
- « TOP DIX CLUBS » : classement des Equipes de Clubs participant au Championnat de France National.

A l'extraction des résultats d'une manche du Championnat de France, une équipe est constituée de X pilotes appartenant au même Club (par son numéro de licence). A minima, une équipe est constituée de deux pilotes du même club participant à une ou plusieurs manches du championnat de France.

Le total de la manche (M) est égal à la somme des deux meilleurs résultats obtenus par l'équipe. Ce total est divisé par 10 puis multiplié par le nombre de pilotes X participant à la manche du championnat de France.

Manche M = (somme des deux meilleurs résultats/10) x (le nombre de pilotes de l'équipe).

Le total manche M de l'équipe du Club organisateur de la compétition est divisé par 2.

Le classement final par Equipes de Clubs est obtenu de la façon suivante :

- TOP CINQ CLUBS : somme des trois meilleures manches du championnat de France Elite + deux meilleurs résultats (majorés d'un coefficient de 1,5) obtenus par l'Equipe lors de la Coupe de France + les deux meilleurs résultats (majorés d'un coefficient de 1,5) obtenus lors d'un Grand Prix de France. (lorsqu'il n'y a pas de GP de France, les quatre meilleures manches du championnat de France Elite sont retenues).
- TOP DIX CLUBS : somme des trois meilleures manches du championnat de France National + deux meilleurs résultats (majorés d'un coefficient de 1,5) obtenus par l'Equipe lors de la Coupe des Ligues + deux meilleurs résultats (majorés d'un coefficient de 1,5) obtenus lors de la Coupe de France.

1.3 CHAMPIONNAT DE FRANCE " CLASSIQUE " :

- Règlement FVRC « Evolution 2006 » voir §4.14.3
- **Championnat réservé aux pilotes titulaires d'une licence nationale ou nationale jeune.**
- Chaque manche a lieu sur 2 jours.
 - Samedi : trois manches de qualifications maximum
 - Dimanche : Pré-finales et finales.
- Carrosseries : MULTIPLE (Groupe C, GT1, GT2, Sport-Prototype, Can-Am, Petit Série Le Mans) homologuées EFRA.
- Licences : Nationale et Nationale Jeune.
- Le classement final du Championnat de France Classique sera établi par addition des points obtenus lors des « X » meilleures manches courues (voir tableau règlement général).

1.3.1 Déroulement des essais :

- Essais libres le vendredi après midi de 14 heures à 18 heures et le samedi matin de 8 heures à 10 heures 30.
- Lorsque le nombre de pilotes inscrits est inférieur à 70 : 1 manche d'essais chronométré se déroule le samedi matin à partir de 11 heures.
- Lorsque le nombre de pilotes inscrits est supérieur ou égal à 70 : la première manche de qualification du samedi débutera à 11 h 00 (à la place de la manche d'essais chronométré), suivie de deux autres manches l'après midi.
- Des essais libres non contrôlés après les manches de qualification sont autorisés.

1.3.2 Déroulement des qualifications :

- Trois manches de qualifications maximum,
- Les séries sont constituées suivant les valeurs nationales.
- Les premiers des valeurs sont dans la dernière série, les suivants dans l'avant-dernière et ainsi de suite ...

Départ des qualifications :

- Procédure de départ lancé voir §4.15.2.

1.3.3 Pré-finales et finales :

- Pas de pilote qualifié directement en finale,
- Classement dans les pré-finales paires et impaires à 5 pilotes (1^{er} en 1/2 impaire ou « A », 2^{ème} en 1/2 paire ou « B », 3^{ème} en 1/2 impaire, etc...),
- Remonteront en finale, les quatre premiers des 1/2 finales paire et impaire, plus les deux meilleurs suivants (tours et temps) parmi les 5^{ème} et 6^{ème}, ou les cinq premiers de chaque demi-finale en cas de pluie.

1.3.4 Remise des prix :

Il est conseillé de récompenser les dix premiers.

1.4 COUPE DE FRANCE " LIBRE " :

- Règlement FVRC : voir règlement général § 4.14
- Carrosserie : MULTIPLE (Groupe C, GT1, GT2, Sport-Prototype, Can-Am, Petit Série Le Mans) homologuées EFRA.
- Pilotes sélectionnés par les classements au dernier lundi du mois de juin :

- 5 premiers du Championnat de France Elite et National libre,
- 15 premiers de la Coupe des Ligues LIBRE de l'année.
- Sur les Championnats OPEN: Les 80% premiers de chaque Ligue (Pourcentage par excès).
- Les Vainqueurs de la Coupe de France LIBRE de l'année précédente dans la catégorie de leur choix.
- Les pilotes devront concourir dans la catégorie par laquelle ils sont sélectionnés.
- Les pilotes sélectionnés à la Coupe de France par le Championnat de France sont retirés des sélections OPEN afin de laisser la place aux pilotes suivants.
- Toutes les Coupes ont lieu sur 2 jours (trois manches de qualifications maximum. Début : 9H30).
- Déroulement des essais en Coupe de France :
 - Les essais du vendredi après midi débutent par une période d'essais libres par catégorie de 14h00 à 15h00, les essais du vendredi Après midi (après 15h00) et du samedi matin (jusqu'à 9h00) sont contrôlés. Ils sont organisés en adéquation avec les séries préétablies par catégories et, ou par groupes (ensembles de deux séries cumulées) – 10 à 15 minutes par séries ou groupes.
 - Pendant les essais contrôlés, possibilité de chronométrer officieusement les concurrents qui le souhaitent.
- Des essais libres après les manches de qualification sont autorisés.

1.5 COUPE DE FRANCE "CLASSIQUE" :

- Règlement spécifique : voir § 4.14.3,
- Se déroule sur deux jours,
- Les pilotes classés au dernier lundi du mois de juin sont la base de la sélection,
- La Coupe de France des jeunes pilotes se déroule le même jour et sur le même lieu que la Coupe des Ligues « classique »,
- Carrosserie : MULTIPLE (Groupe C, GT1, GT2, Sport-Prototype, Can-Am, Petit Série Le Mans) homologuées EFRA.

1.6 COUPE DES LIGUES - COUPE DE FRANCE DES JEUNES PILOTES & « QUADRA » (Classique, Libre) :

- Règlement spécifique : voir règlement général § 4.14.3,
- Carrosserie : « MULTIPLE » (Groupe C, GT1, GT2, Sport-Prototype, Can-Am, Petit Série Le Mans) homologuées EFRA.
- Toutes les Coupes ont lieu sur 2 jours (trois manches de qualifications maximum. Début : 9H 30).
- La Coupe de France des jeunes pilotes est une Coupe de France ouverte et réservée à tous les pilotes de moins de dix huit ans au 1^{er} Janvier de l'année en cours et titulaire d'une licence Ligue, Ligue junior, Nationale ou Nationale junior.
- La Coupe de France des Jeunes Pilotes se déroule le même jour et au même lieu que la Coupe des Ligues, son règlement est identique en tous points à celui de la Coupe des Ligues.
- La Coupe Quadra est une Coupe de France ouverte et réservée à tous les pilotes de 40 ans et +, le jour de la compétition et titulaire d'une licence Ligue ou Nationale. La Coupe Quadra se déroule le même jour et au même lieu que la Coupe des Ligues, son règlement est identique en tous points à celui de la Coupe des Ligues.

1.6.1 Catégorie : libre

- Pilotes sélectionnés par les classements au dernier lundi du mois de juin :
 - Les 80% premiers de chaque ligue Promotion,
 - De plus sont sélectionnés d'office les 2 pilotes "ESPOIR" de chaque Championnat PROMOTION et de chaque catégorie, classés après la sélection.
- Sont retirés de la sélection les 15 premiers pilotes classés dans les valeurs nationales 4x4 de l'année en cours.

1.6.2 Catégorie : classique :

- Ouverte à tous les pilotes non experts classés en Championnat de Ligue Promotion
- Les pilotes devront concourir dans la catégorie par laquelle ils sont sélectionnés.
- Le déroulement des essais en Coupe des Ligues quatre, 4x2 et Classique est identique à celui de la Coupe de France 4x4, 4x2, et Classique.

1.7 LES SELECTIONS :

1.7.1 Les performances :

A chaque manche du Championnat de France, Coupe de France " libre ", ou Grand Prix EFRA se déroulant sur le territoire national un nombre de 100 à 130 est attribué à chaque pilote, nombre représentant sa performance.

Cette performance est calculée sur les meilleurs temps en séries de qualifications, sans tenir compte des finales.

Le pilote ayant réalisé le meilleur temps des qualifications (pôle position) est crédité d'une performance de 130. La performance est proportionnelle et calculée par la formule :

$$P1 = 130$$

$$P2 = 130 \times (T1/R1) \times (R2/T2)$$

Où :

P1 = meilleure performance de la course

P2 = performance

T1 = temps en secondes du pilote ayant réalisé la meilleure performance

R1 = nombre de tours du pilote ayant réalisé la meilleure performance

T2 = temps en secondes du pilote dont on calcule sa performance

R2 = nombre de tours du pilote dont on calcule sa performance

Les performances inférieures à 100 ne sont pas comptabilisées et le pilote est crédité d'une performance de 100 pour cette course.

1.7.2 Valeurs des pilotes en championnats de France Libre - Classique:

- La valeur d'un pilote est la moyenne des 5 meilleures performances réalisées par le pilote pendant les 12 derniers mois. Si le pilote n'a pas disputé 5 courses, on complètera par des performances 100 pour arriver à 5.
- En cas de pluie, le calcul des valeurs nationales des Championnats de France 4x4 tiendra compte des conditions de piste. Seulement en cas de pistes différentes pendant les séries de qualification, les valeurs seront comptabilisées avec deux pôles position (Championnat de France Elite 4X4 et Championnat de France National 4X4).
- Les valeurs sont calculées à partir du 1er de chaque mois et sont valables jusqu'au dernier jour du mois. Les courses ayant lieu ce mois-là ne seront prise en compte que le 1er du mois suivant.

1.7.3 Sélection libre – Classique :

Pour chaque course officielle Internationale 1/8^{ème}, les pilotes licenciés internationaux ayant les meilleures valeurs nationales seront sélectionnés en priorité.

La sélection en Equipe de France est faite :

Sur la proposition du Vice-Président de la discipline sur les valeurs arrêtées à cette date :

- 60 jours avant la date d'un Championnat d'Europe
- 90 jours avant la date d'un Championnat du Monde

Le nombre total de pilotes qualifiés sera celui alloué par l'EFRA.

Le Vice-président a la possibilité de choisir un pilote hors sélection pour les Championnats d'Europe et pour le Championnat du Monde.

2 - VOITURES - CATEGORIES

2.1 SPECIFICATIONS GENERALES :

2.1.1 Caractéristiques techniques :

Voiture de piste à l'échelle 1/8^{ème} et moteur thermique de 3,50 cm³.

Dimensions :

Empattement : 270 à 330 mm

Largeur hors tout maximum : 267 mm

Pour toutes autres dimensions, voir les spécifications particulières des différentes classes.

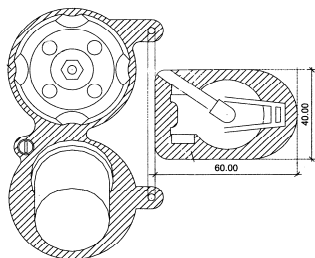
2.1.2 Carrosserie :

La carrosserie doit être en matériau souple ; le numéro d'homologation doit être visible et lisible.

Un aileron est autorisé. Un 2ème aileron n'est autorisé que si la voiture réelle a 2 ailerons. Ce dernier devra respecter l'échelle réelle plus ou moins 10 % en position. L'aileron doit être à 7 mm minimum de toute partie de la carrosserie autre que les dérives latérales et ailerons verticaux de queue. Les ailerons doivent être en matériau souple. Les dimensions des spoilers et dérives latérales comprennent les parties moulées dans la carrosserie.

Les passages des roues ne doivent pas avoir un rayon plus grand que celui des roues de plus de 13 mm (exception : plus grand à l'échelle ou de forme spéciale). Les passages de roues doivent être découpés s'il en existe sur la voiture réelle.

Les ouvertures autorisées dans la carrosserie ou le cockpit autres que celles existant sur les voitures réelles sont les suivantes :



- Une ouverture intérieure de 90 mm x 90 mm pour l'accès au moteur. Si les dimensions de la culasse de refroidissement et le filtre à air l'exigent, l'ouverture pourra être supérieure mais suivre à 10 mm les contours de ces éléments.
- Une ouverture pour l'antenne inférieure à 13 mm de diamètre.
- Une ouverture pour l'interrupteur inférieure à 13 mm de diamètre.
- Une ouverture pour le bouchon du réservoir qui doit suivre à 10 mm maximum le contour du bouchon.
- Une ouverture pour l'embout d'échappement qui doit suivre à 10 mm maximum le contour de l'embout, celle-ci peut être de forme elliptique.
- Les ouvertures pour les plots de fixation de la carrosserie.
- Une ouverture pour le passage de l'arceau de sécurité inférieure à 10 mm de large maximum.
- Une ouverture pour le passage du pilote, si nécessaire, pratiquée obligatoirement dans le cockpit.
- Il est interdit de plier les vitres de la carrosserie sur l'extérieur en cas de découpe sur les côtés et à l'arrière.

Les plots de fixation :

Ils ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm de la carrosserie.

L'arceau :

S'il existe, il doit être placé de façon réaliste.

2.1.3 Antenne :

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

2.1.4 Pare-chocs :

- Ils sont obligatoires à l'avant et doivent être conçus pour minimiser les blessures en cas de heurt avec une personne.

- Ils doivent être en matériau souple. Les bords et les coins doivent être arrondis.
- Les pare-chocs faits d'une plaque doivent avoir entre 3,2 et 6,3 mm d'épaisseur.
- Les pare-chocs arrière en corde à piano doivent avoir entre 2,5 et 4 mm de diamètre.
- Le pare-choc arrière doit être derrière les roues arrière.
- Largeur du pare-choc avant : il peut dépasser de 13 mm de chaque côté de la carrosserie mais ne pas dépasser la largeur totale de 267 mm. Il peut dépasser de 5 mm devant la carrosserie mais en suivant son contour.

2.1.5 Pneus-Roues :

- Pneus :
 - largeur minimum : 25 mm
 - largeur maximum : 64 mm
 - couleur : noir, excepté les inscriptions sur les flancs.

Le traitement des pneus par application de produits non volatils est autorisé. L'organisateur devra aménager à l'écart des stands et de tout public, un endroit pour le traitement des pneus, celui-ci devra être utilisé pour tous les concurrents souhaitant traiter.

- Jantes :
 - diamètre maximum : 54 mm

La partie des jantes dépassant du pneu à l'extérieur doit être inférieure à 1,58 mm (1/16e pouce).

Les écrous ou les axes de roues ne doivent pas dépasser des jantes.

2.1.6 Moteurs :

- Un seul moteur sur le châssis.
- Cylindrée maximum totale : 3,50 cm³. Il peut être vérifié après les qualifications, les pré-finales ou la finale.
- Le carburateur doit être équipé d'une boîte à air approuvée EFRA pour réduire le bruit à l'admission.

Le diamètre maximum de la buse du carburateur est de 9,00mm.

2.1.7 Réservoir carburant :

- Le réservoir peut être vérifié après les qualifications, les pré-finales ou la finale.
- Si l'Organisateur prévoit des contrôles de réservoir, il doit mettre une éprouvette à la disposition des pilotes pendant la course. Celle-ci devra être essuyée et séchée entre chaque contrôle.
- Capacité maximum du ou des réservoirs y compris le ou les filtres à carburant et durite(s) jusqu'au carburateur 125 cm³.

Carburant :

- Le carburant doit contenir seulement du Méthanol, de l'huile/lubrifiant et du Nitrométhane.
- **La densité spécifique ne doit pas dépasser 0,910 g/dm³. Basé sur des huiles de densité normale, cela donne, un maximum de 16 % pour la catégorie « classique » et pour la catégorie « libre ».** Cette vérification s'effectuera par un simple flotteur, appelé Nitromax 16 et qui est disponible dans le commerce.
- Des prélèvements et des contrôles en laboratoire pourront être effectués.

2.1.8 Le silencieux :

- A aucun moment le niveau de bruit ne doit excéder 82 dBA mesurés à 10 mètres de la voiture RC 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.
- Le silencieux homologué EFRA (Voir annexe) est obligatoire pour toutes courses nationales, Coupes de France et Championnats de Ligue OPEN et PROMO. Le silencieux homologué est de type trois chambres.
- Tous les pots doivent être marqués, son numéro d'homologation doit être visible et lisible.

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

2.1.9 Sécurité : frein, débrayage :

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

2.1.10 Assistance électronique :

Il n'est pas autorisé d'utiliser un quelconque système électronique tant pour le freinage A.B.S. que pour l'anti patinage.

2.1.11 Accumulateurs :

- L'utilisation des accus de type LIPO est soumise aux prescriptions du Règlement Général. **Les accus LIPO doivent obligatoirement être chargés dans un sac de charge prévu à cet effet.**

2.2 SPECIFICATIONS PAR CATEGORIES :

Libre, Classique

2.2.1 Catégorie LIBRE :

- Les voitures RC engagées dans cette catégorie doivent répondre à toutes les spécifications générales et particulières :
 - Il n'existe aucune limitation technique,
 - Poids minimum : 2400 grammes (avec transpondeur et réservoir vide).

2.2.2 Catégorie CLASSIQUE :

- 4 roues.
- Propulsion par les roues arrières.
- Pas de transmission à rapport variable (Boite de vitesse, ...).
- Différentiel autobloquant ou de type TORSEN interdit.
- Châssis monobloc sans articulation, pouvant être constitué de plusieurs éléments fixés solidairement entre eux et formant un ensemble non déformable, hormis la flexibilité naturelle des matériaux.
- Pas de roues indépendantes :
 - Pas de déplacement relatif entre les roues d'un même train en dehors de l'effet de braquage.
 - Les paliers d'un même train (avant ou arrière) doivent être fixés sur un même élément (plaque articulée ou châssis).
 - En cas de train arrière articulé, les paliers de l'axe d'entraînement dynamique des roues motrices doivent être fixés sur un même élément.
- Les réglages de pincement, de carrossage, et de voie sont autorisés sur toutes les roues, mais doivent rester constant en fonctionnement.
- L'utilisation de cardans est acceptée.
- Pas d'amortisseur ou de quelconques systèmes flexibles sur le châssis lui même, seule la possibilité d'un élément support de train avant ou arrière articulé en 3 points maximum est autorisé.
- Pas de suspensions, même bloquées.
- En cas d'utilisation de fusées leurs fixations doivent être assurées par (au moins) un palier solidaire de l'élément support de train (Av ou Arr.)
- Poids minimum : 2300 grammes (avec transpondeur et réservoir vide).

2.3 SPECIFICATIONS PAR CLASSES :

- Toutes les carrosseries (Groupe C, GT1, GT2, Sport Prototype, Can-Am, Petit Série Le Mans) doivent être homologuées par l'EFRA et posséder un numéro d'homologation. (annexe 1).
- De plus, les carrosseries homologuées suivant la liste EFRA à jour début mars de l'année en cours seront autorisés.

Classe GROUPE C :

- Reproduction à l'échelle 1/8e des voitures réelles IMSA GROUPE C qui concouraient en Championnat du Monde (WS-PC).

Classe GT1 GT2 :

- Reproduction à l'échelle 1/8e des voitures réelles des groupes GT1 et GT2 de la F.I.A.

SPECIFICATIONS PARTICULIERES DES CLASSES :

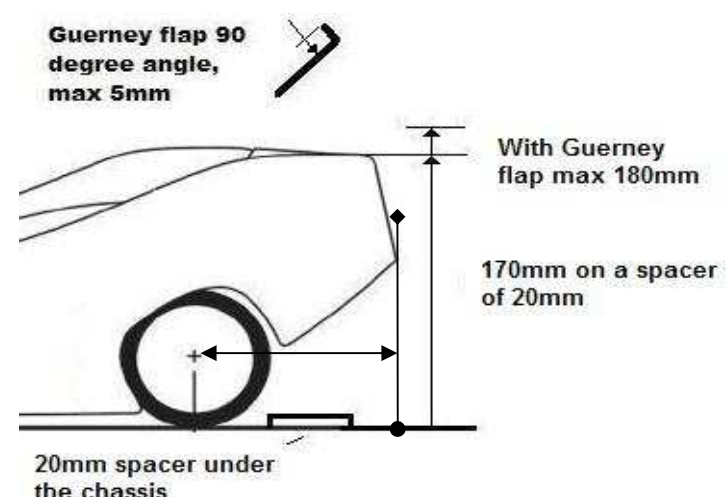
- Les dimensions maximales : Groupe «C», le GT-P, GT1 et GT2, Can-Am et LMP (petits séries le Mans) :
Nota : la hauteur maximale des ailes arrières de la carrosserie est de 170mm : châssis posé sur des cales de 20mm. La hauteur maximale de l'aileron est de 180 mm : châssis posé sur des cales de 20mm.
- Seule une bande de lexan (aileron) montée à l'arrière de la carrosserie est autorisée. Le retour de l'aileron ne doit pas être supérieur de 5mm avec un angle de 90 degrés. (Voir le Schéma).
- Largeur max de la carrosserie : 267,00 mm max
- Hauteur des ailes arrière : 170 mm max (châssis sur cales de 20 mm)
- Hauteur de l'aileron : 180 mm max (châssis sur cales de 20 mm)
- Largeur hors tout : 267 mm maximum
- Largeur de l'aileron : 267 mm maximum
- Largeur maxi aileron arrière: 77 mm maximum
- Distance derrière l'essieu arrière : 100 mm max (**110mm pour les deux roues motrices**)
- Toutes les carrosseries doivent avoir les côtés avant et arrière découpés pour le passage des roues, si le modèle d'origine à l'échelle 1 était découpé.
- Le pare-brise ne doit pas être découpé, seul un trou de 6 cm² maximum est autorisé.
- Les fenêtres de côté et le pare-brise arrière peuvent être enlevés ou démontés.
- Toutes les parties du véhicule doivent être couvertes sauf :
 - la tête de refroidissement du moteur
 - le filtre à air avec sa boîte à air
 - l'arceau
 - le tube d'échappement
 - le bouchon du réservoir de carburant
- Toutes les ouvertures pour les parties mentionnées ci dessus doivent être faites avec un maximum de 10 mm entre la pièce en question et la carrosserie.
- Ajouté à ceci, les trous suivants avec un diamètre maximum de 30 mm autorisés :
 - pour le silencieux d'échappement,
 - pour le bouchon, du réservoir de carburant (50mm de diamètre pour les carrosseries du Groupe C),
 - pour l'interrupteur radio,
 - pour la prise de la glow-plug,
- Si un pare-choc arrière est installé, il ne doit pas se terminer à plus de 50 mm derrière l'essieu arrière.

Groupe C, GTP, GT1 et GT2, CAN AM etc...:

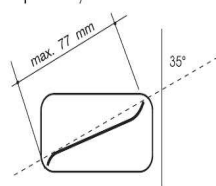
Angle et corde : 77 mm avec un angle 35°,

- Longueur maxi : derrière l'axe des roues arrière : 100 mm (**110mm pour les deux roues motrices**).

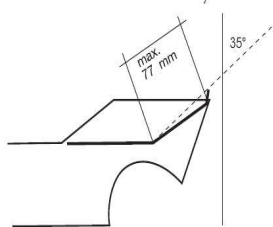
« Schéma 2012 » : guerney flap : aileron



separately mounted:

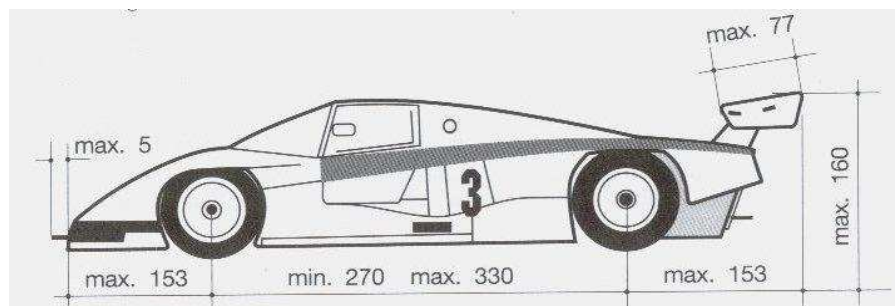


directly added:



GROUPE C :

Dimensions admises en championnats de Ligue.



3 - CIRCUITS

Les pistes doivent être adaptées à l'échelle 1/8^{ème}.

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

4 - DEROULEMENT DES COURSES

4.1 Ramassage des voitures RC : Règlement FVRC : voir règlement général, § 4.2.2

L'organisateur doit rappeler la présence obligatoire des ramasseurs 30 secondes avant tous les départs.

En manches nationales, le club doit fournir des ramasseurs (minimum 8) pour les finales.

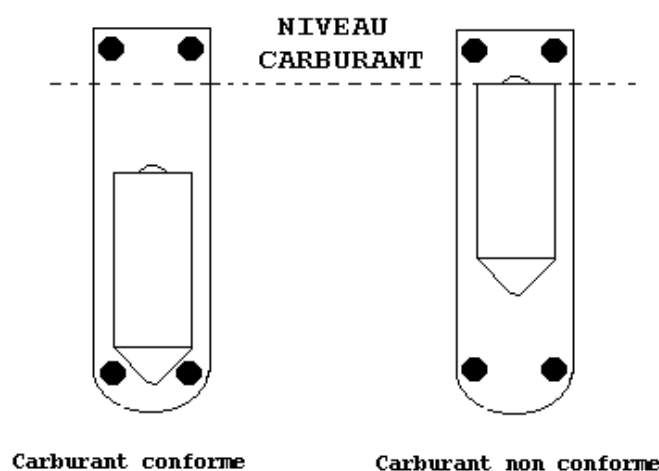
Les ramasseurs doivent être vigilants et efficaces, toutefois aucune réclamation n'est recevable quant à leur prestation.

4.2 Emetteurs :

- Pendant la course, tous les émetteurs doivent être au dépôt sauf ceux de la série ou de la finale en cours.
- En cas de non respect : voir chapitre "Pénalités/sanctions".
- Les concurrents qui abandonnent doivent immédiatement ramener leur émetteur au dépôt.
- Les émetteurs seront rendus à la fin des épreuves de la journée ou quand le concurrent quitte les lieux.
- Quand les Championnats ont lieu sur 1 jour et 1/2 ou 2 jours, tous les pilotes doivent déposer obligatoirement leur radio auprès des organisateurs dès leur arrivée sur le circuit le dimanche.

4.3 Contrôle technique :

Contrôle avec NITROMAX : **taux de nitrométhane de 16%**



- L'appareil doit être utilisé entre 10 et 30 degrés de température extérieure. La mesure sera effectuée en prélevant 10 cc de carburant. Le flotteur doit être introduit dans l'éprouvette après remplissage avec le carburant. En cas de litige, la mesure sera faite à 20°C.
- Des prélèvements pour analyse de carburant pourront être effectués à tout moment.

4.4 Essais libres :

- Des essais libres doivent être autorisés par l'organisateur.
- Dans les courses nationales, l'organisateur doit laisser des essais libres de 5 minutes aux pilotes de la finale et d'au moins 3 minutes pour les pilotes des pré-finales.

4.5 Essais contrôlés :

L'organisateur peut prévoir des essais contrôlés suivant le timing mise en place par l'organisateur :

- Les essais contrôlés sont organisés dans les mêmes conditions que les séries de qualifications.
- Les émetteurs doivent être au dépôt sauf ceux de la série en cours.

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 sera de 10 au maximum.

4.6 Essais chronométrés :

- Identiques à une manche de qualification (Chaque pilote court dans la série qui lui a été attribuée pour les qualifications avec fréquence attribuée, puce et numéro).
- Le ramassage est assuré comme en qualification. L'organisateur effectue le chronométrage et affiche les résultats.
- La durée de ces essais est déterminée par l'organisateur.
- 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.

4.7 Qualifications :

- Les séries seront 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.
- Huit voitures RC par série (maxi exceptionnel: 10 voitures RC.)
- Les séries seront faites avec des voitures RC de même catégorie (sauf pour une série si le nombre d'inscrits n'est pas multiple de 8 ou 10).
- Il y a un minimum de 3 minutes entre la fin d'une série et le départ de la suivante, et un minimum de 2 minutes entre la remise des émetteurs et le départ.
- Le délai entre les séries peut être porté à 5 minutes en Championnat de France, à condition que puissent être organisées 3 manches de qualifications.
- Il est obligatoire de tenir compte des 30 ou 36* premiers du tableau des valeurs pour établir les séries en manche nationale (système "têtes de série").
- Toutes les manches et séries de qualification doivent se dérouler dans les mêmes conditions de piste et d'éclairage.
- Seules les différences dues aux conditions atmosphériques imprévisibles et la dégradation normale et progressive de la piste peuvent exister. Une remise en état de la piste ne pourra être effectuée qu'à la fin de toutes les manches de qualifications (même dans le cas où les manches se poursuivraient le dimanche).

Système « Tête de série » :

Les séries organisées suivant le système « tête de série » repose sur l'organisation suivante :

- **Les « x » premiers aux valeurs nationales, x défini par le responsable de la discipline ou de la catégorie, sont répartis dans les premières séries. Le 1er aux valeurs nationales est n°1 de la série A, le deuxième est n°1 de la série B, le troisième est n°1 de la série C, etc.**

Exemple : 24 premières valeurs réparties sur 3 séries :
1^{er} classé aux valeurs, n°1, série A, 2^{ème} classé, n°1, série B, 3^{ème} classé, n°1, série C, puis 4^{ème} classé, n°2, série A, 5^{ème} classé, n°2, série B, etc.

Nombre de manches : 3 maximum en Championnat de France et Coupes de France.

Elles ont en principe 8 voitures RC par série, exceptionnellement 10.

Durée : Pour le championnat de France « Elite et National » 4x4, les manches de qualification ont une durée de **5 minutes** chacune avec **un ravitaillement non obligatoire**. Pour toutes les autres compétitions la durée réglementaire est de 5 minutes. Le décompte se fait distinctement de 10 à 3 secondes, puis s'arrête.

Les voitures RC attendent le signal sonore du départ.

Le starter contrôle le départ et donne les indications suivantes :

- il tient son drapeau levé pour indiquer le départ imminent.
- il baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 secondes.
- il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau
- il lève son drapeau au signal sonore.

C'est le signal sonore qui donne le départ.

Procédure départ décalé (voir § 4.14)

Pour les courses nationales, internationales et toutes les courses dont l'Organisateur possède le comptage décalé, la procédure des départs différés est obligatoire.

1ère manche : 1- 2- 3- 4- 5- 6- 7- 8- 9- 10.

2ème manche : 4- 5- 6- 7- 8- 9- 10- 1- 2- 3.

3ème manche : 7- 8- 9- 10- 1- 2- 3- 4- 5- 6.

Dans le cas d'une 4ème manche : 10- 9- 8- 7- 6-5- 4- 3- 2 -1.

La pénalité de 10 secondes est obligatoire en manches nationales et conseillée dans toutes les autres championnats (voir Règlement Général, chap. " Pénalités ").

Les séries seront faites de façon équitable pour tous les concurrents et regroupées par catégorie.

Le classement est fait en fonction du meilleur temps de chaque concurrent réalisé dans l'une des manches.

Les ex-æquo sont départagés par les temps de leur meilleure manche suivante.

4.8 Pré-finales et finales :

En pré-finales et finales : 10 pilotes.

La finale n'est pas courue s'il y a moins de 5 voitures RC dans une catégorie.

Au départ des pré-finales et finales, les voitures RC doivent être dans leurs emplacements respectifs :

- soit : en épi le long de la piste, dans l'ordre des numéros, le meilleur temps en tête, si possible côté extérieur du premier virage et espacées de 3 mètres minimum.
- soit : en formation style F1 (grille) dans l'ordre des numéros, le meilleur en tête et à l'extérieur du premier virage et espacées de 3 mètres minimum.

Durées réglementaires : Pré-finales (1/2, 1/4, 1/8e, 1/16e, etc...) de 15 minutes minimum à 30 minutes maximum. Le nombre de pré-finales par catégorie doit être proportionnel au nombre de participants dans chaque catégorie

Finales : 45 minutes : Championnat de France Elite 4X4 ; Championnat de France National 4X4 : 30 minutes ; Championnat de France « classique » : 30 minutes ou 45 minutes si spécifié au programme.

- Comme en qualification, les voitures RC qui ne franchissent pas la ligne d'arrivée après le temps de course programmé seront classées en fonction du nombre de tours effectués.
- Tout pilote qui se présente en retard au départ, une fois les 10 secondes annoncées, partira en 11e position derrière tout le monde (de même si le nombre de pilotes est inférieur à 10 en pré finales).

Demande de report de départ :

- Un seul report est possible par demi-finale ou finale, par catégorie et/ou championnat.
- En Championnat de ligue, la demande de report n'est possible que pour les finales. Ce report aura une durée maximum de dix minutes, et la piste restera ouverte pendant ce temps, toutefois les voitures RC ne pourront quitter la zone de ravitaillement, à l'exception de celle qui aura demandé le report. Aucun autre report ne pourra être demandé.
- En championnat de France la demande de report est possible pour les demi-finales et finales. Ce report aura une durée maximum de dix minutes. Pendant ce report, la piste restera ouverte, toutefois les voitures RC ne pourront quitter la zone de ravitaillement, à l'exception de celle qui aura demandé le report. . Aucun autre report ne pourra être demandé.
- A la fin du report, il sera procédé à l'appel aux ordres du starter (ou l'annonce des trente secondes).
- La limite de demande de report est l'appel sous les ordres du starter ou l'annonce des 30 secondes.
- Le pilote ayant bénéficié du report partira de la dernière place sur la grille de départ. S'il s'agit d'un problème de l'organisation, le pilote reprendra sa place initiale sur la grille de départ.
- Lors des départs de finale, 1/2, 1/4 ..., si un pilote doit changer de fréquence suite à une erreur de l'organisateur, le départ est retardé de 10 minutes. Toutes les autres voitures RC sont placées en parc fermé.
- Report de départ suite à casse mécanique : la piste reste ouverte. Intervention mécanique possible sur les voitures RC en restant dans la zone des stands pour les pilotes non concernés par le report.
- Report de départ suite à problème de fréquence : la piste est fermée, les voitures RC sont en parc fermé. Pas d'intervention mécanique sur les voitures RC.

Une pré-finale doit être courue si elle comprend au moins 5 voitures RC et si le timing le permet. Sinon les 10 meilleurs qualifiés de la catégorie vont directement en pré-finale supérieure ou en finale.

Le Directeur de Course peut organiser une Super Finale intégrant obligatoirement les pilotes de la catégorie dont le nombre serait inférieur à 5.

Cette Super Finale servirait à classer la catégorie n'ayant pas eu sa propre finale.

Cette décision doit être précisée au briefing.

La dotation (remise des prix) de cette Super Finale sera faite au scratch.

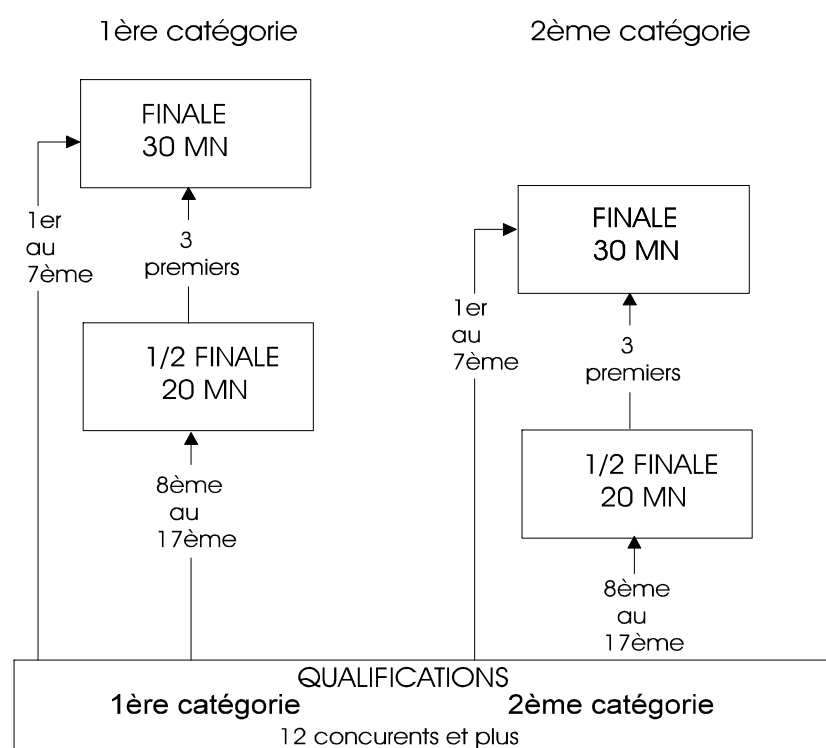
4.8.1 Gestion de course type « FFVRC » :

- Ceux qui, à l'issue des séries de qualifications, ont réalisé les 7 meilleurs temps de leur catégorie sont qualifiés directement pour la finale de leur catégorie.
- Les voitures RC sont numérotées de 1 à 7 dans l'ordre des qualifications.
- Ceux qui ont réalisé du 8ème au 17ème temps de leur catégorie sont qualifiés pour la 1/2 finale de leur catégorie.
- Les 3 premiers de la 1/2 finale montent en finale.
- Le programme peut prévoir des 1/4 de finales, 1/8ème, 1/16ème, etc...
- En cas de 1/4 de finale, ceux qui ont réalisé du 8ème au 14ème temps de leur catégorie sont qualifiés pour la 1/2 finale de leur catégorie et ceux qui ont réalisé du 15ème au 24ème temps de leur catégorie pour le 1/4 de finale.

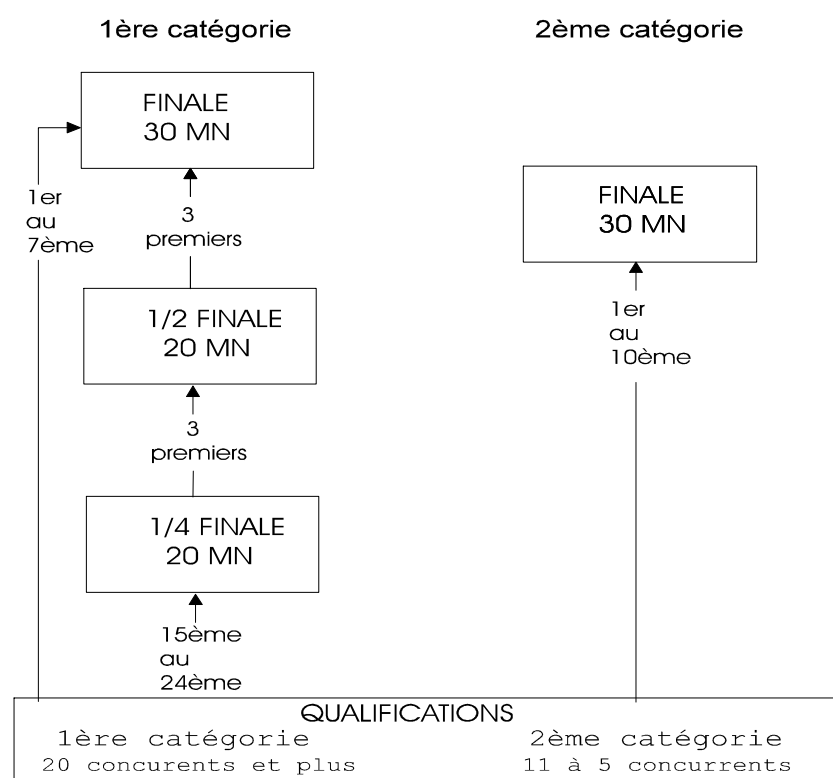
piste 1/8^{ème}

- Les 3 premiers du ¼ de finale montent en ½ finale. Même principe en cas de 1/8^{ème} de finale, 1/16^{ème}, etc...

1er exemple : Plus de 11 concurrents dans chaque catégorie, 34 participants aux ½ et finales.



2ème exemple : 11 à 5 concurrents dans une catégorie, 34 participants aux ¼, ½ et finales.



4.8.2 Règlement de course EFRA

Tableau des remontées :

- Suite aux qualifications, les pilotes classés sont répartis dans les pré-finales.
- Les pré-finales débutent toujours par les pré-finales « B » ou paires.
- Les pilotes qualifiés remontent vers la finale supérieure selon le tableau des remontées.
- Toutes les pré-finales sont de 15 mn minimum avec les trois premiers qui remontent dans la pré-finale supérieure jusqu'au ¼ de finale.
- En ½ finale (de 20 mn minimum), x premiers :
 - les 5 premiers de chaque demi-finale accèdent à la finale (de 30 mn, 45 mn),
 - ou les quatre premiers de chaque demi-finale plus les deux meilleurs (tours et temps) parmi les 5^{ème} et 6^{ème}. (les cinq premiers de chaque demi-finale en cas de pluie).

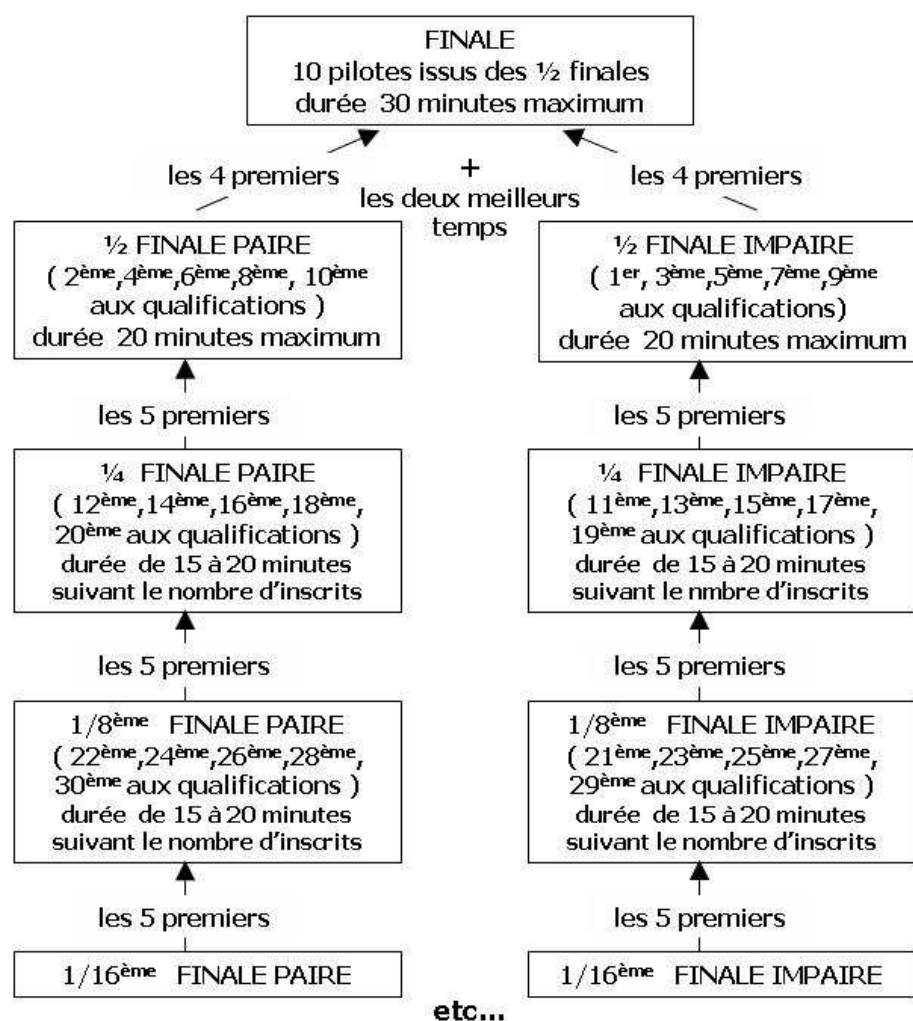
Pour les dix pilotes qui remontent en finale, l'ordre de départ (N°1 à N°10) est établi selon les performances réalisées dans les deux demi-finales.

REPARTITION des PILOTES dans les sous finales :

	Classement à l'issue des Qualifications.	Affectation dans les sous finales et finale EFRA	Durée minimale
Finale		0	30'
1/2 A	1,3,...,11,13	x 1 ^{ers}	20'
1/2 B	2,4,...,12,14	x 1 ^{ers}	20'
1/4 A	15,17,...,25,27	3 1 ^{ers}	15'
1/4 B	16,18,...,26,28	3 1 ^{ers}	15'
1/8 A	29,31,...,39,41	3 1 ^{ers}	15'
1/8 B	30,32,...,40,42	3 1 ^{ers}	15'
1/16 A	43,45,...,53,55	3 1 ^{ers}	15'
1/16 B	44,46,...,54,56	3 1 ^{ers}	15'
1/32 A	57,59,...,67,69	3 1 ^{ers}	15'
1/32 B	58,60,...,68,70	3 1 ^{ers}	15'
1/64 A	71,73,...,81,83	3 1 ^{ers}	15'
1/64 B	72,74,...,82,84	3 1 ^{ers}	15'
1/128 A	85,87,...,95,97	3 1 ^{ers}	15'
1/128 B	86,88,...,96,98	3 1 ^{ers}	15'
1/256 A	99,101,...,109,111	3 1 ^{ers}	15'
1/256 B	100,102,...,110,112	3 1 ^{ers}	15'
1/512 A	113,115,...,127,129	3 1 ^{ers}	15'

4.8.3 Règlement de course spécifique PISTE (évolution FFVRC 2006)

Ce règlement sera utilisé pour les Coupe de France et Coupe des Ligues, PISTE 1/8^{ème} « thermique ».



4.9 Départs :

4.9.1 Départ décalé : (Qualifications)

Pour les courses nationales, internationales et toutes les courses dont l'Organisateur possède la procédure des départs décalés, celle-ci est obligatoire.

- Lorsque les voitures RC passent sur la ligne de chronométrage, elles déclenchent un chronomètre pour chacune d'elles. L'arrivée se juge toujours sur le premier passage de chaque voiture RC au delà des 5 minutes.
- Les voitures RC qui tardent à prendre le départ ont leur chronomètre déclenché lorsque la première des voitures RC a son premier tour compté. Le départ devra alors se faire depuis la piste de ravitaillement.
- Dans le cas où aucune voiture RC n'arrive à prendre le départ dans la minute qui suit le top départ, le chronomètre de toutes les voitures RC se déclenchera alors pour 5 minutes.
- Le Directeur de Course est dans l'obligation de faire annoncer l'ordre de départ des différentes voitures RC avant que le starter ne libère ces dernières.
- Le départ s'effectue avec décompte de 10 à 3 puis départ de chaque voiture RC à l'appel de son numéro avec levée du drapeau.

4.9.2 Départ lancé : (Qualifications)

Piste ouverte pour une période d'essais libres d'au moins deux minutes lorsque tous les pilotes sont en possession de leurs émetteurs.

Le directeur de course annonce :

- « DEPART DANS UNE (1) MINUTE »
- Puis après 30 secondes,
- « DEPART TRENTÉ (30) SECONDES »
- Puis après 20 secondes,
- « DEPART DIX (10) SECONDES ».

Cette dernière annonce faite, le départ est donné (signal sonore) à l'appréciation du responsable du chronométrage.

- Le chronométrage (départs lancés) est lancé quelque soit la position des voitures RC sur la piste.
- Il appartient aux pilotes de gérer leur position en fonction du temps restant par rapport au déclenchement du chronomètre.

IMPORTANT : Les voitures RC ne doivent pas ralentir ou stationner devant la boucle de comptage pour attendre le départ de la course.

4.9.3 Départ direct : (pré-finales et finales)

Les départs d'une finale ou d'une pré-finale se dérouleront ainsi :

- Essais libres (durée suivant timing)
- A l'appel des voitures RC aux **ordres du starter** ou/et à l'annonce des 30 secondes
- Piste fermée (1)
- Limite de demande de report
- Mise aux ordres du starter (retour des voitures RC dans les stands)
- Départ du tour de formation à partir des stands (2)
- Tour de formation dans l'ordre des numéros et retour aux stands
- Prise en charge des voitures RC par un mécanicien (par voiture RC)
- Mise en grille
- Décompte à partir de 10 secondes
- Libération de la grille à 3 secondes
- Départ au signal sonore

Le starter contrôle le départ et donne les indications suivantes :

- Il tient son drapeau levé pour indiquer le départ imminent.

- Il baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 sec.
- Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau.
- Il lève son drapeau au signal sonore. C'est le signal sonore qui donne le départ.
- Le type de départ (épi ou F1) est une décision du Directeur de course et sera précisé au cours du briefing (sauf règlement particulier de discipline).
- Toutes les voitures RC doivent participer au tour de formation pour permettre de vérifier le bon fonctionnement du transpondeur.
- Le pilote qui ne prendrait pas part au tour de chauffe ne pourra pas porter réclamation en cas de problème de chronométrage le concernant.

(1) Aucun pilote ne peut entrer en piste après le signal.

(2) A l'appel du starter pour le tour de formation, le retour vers les stands s'effectue en respectant le tracé de la piste.

4.10 Interruptions de courses :

Si les épreuves sont interrompues pour des raisons de commodités (repas des concurrents ou Chronomètres, 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. Si les épreuves doivent être interrompues pour cause de pluie ou une raison quelconque indépendante de la volonté des organisateurs, le Jury décidera de leur annulation ou de la continuation.

Les décisions d'officialisation des résultats de manches de séries sont prises à la fin des qualifications.

Interruption pendant les finales :

- En 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.
 - Passé 10mn de course, les résultats acquis au moment de l'interruption officielle compteront et un départ sera donné pour le temps restant.
- Les 2 résultats seront ajoutés pour obtenir le résultat final.
- Si un 2ème départ ne peut avoir lieu, le résultat à l'interruption sera le classement final.

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

Ceux qui n'observeraient pas cette règle seraient immédiatement disqualifiés.

EN CAS DE PLUIE:

- Arrêt de la course :
En cas de pluie rendant la piste réellement impraticable, c'est le Directeur de Course qui décide d'interrompre une course. La manche de qualification et/ou la pré-finale commencée doit aller à son terme avant d'interrompre la compétition sauf en cas d'orage.
- Pluie pendant les qualifications : L'ensemble des manches sera pris en compte pour le classement des qualifications quelques soient les conditions météo et les différences qu'ils puissent y avoir entre les séries.

5 - ANNEXES

5.1 Annexe 1 : Liste des Carrosseries homologuées :

Liste des carrosseries « MULTIPLE » homologuées EFRA au 01 ^{er} Janvier 2014.				
Grand Prix – Championnat d’Europe – Championnat du Monde				
Championnats de Ligue Promotion & Open				
Championnats et Coupes de France				
PISTE 1/8 ^{EME} « THERMIQUE »				
Indice 0				
Type	Constructeur	Carrosserie	Numéro Homologation	Année Homologation – Largeur Arrière
Can-Am	PARIS	VDS can-Am	RPVDS 1	Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	PARMA	Audi R8	1221	Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	HPI	Lola VDS	7580	Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	SERPENT	Lola VDS	1750	Uniquement pour Championnat FFVRC
GT1	FREWER	Lola VDS	FR80	Uniquement pour Championnat FFVRC
GT1	SERPENT	Mac Laren GTR	1751	Uniquement pour Championnat FFVRC
GT1	SERPENT	Porsche 911 GT1	1753	Uniquement pour Championnat FFVRC
GTP	RACERS CHOICE	Lola VDS	9217	Uniquement pour Championnat FFVRC
GTP	SERPENT	Porsche 962 GTP	1745	Uniquement pour Championnat FFVRC
LMP	PROTOFORM	PF-1LMP	1453	Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	SERPENT / TRT	Lola VDS	EFRA 251	Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	MUGEN	Lola VDS	EFRA 252	Uniquement pour Championnat FFVRC
Groupe C	SERPENT / TRT	Porsche 962	EFRA 311	Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	KYOSHO	Lola VDS		Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	CMC	Elfin		Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	FREWER	Lola VDS		Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	FREWER	Elfin		Uniquement pour Championnat FFVRC
Can-Am	SERPENT	Lola VDS EVO 2	1756	2004 - pour Championnat FFVRC
Can-Am	DELTA PLASTIK SNC	Lola VDS	30082	2004 – (263). Championnat FFVRC
Can-Am	PROTOFORM	Cadillac PF1 – LMP	31453	2004 – (265). Championnat FFVRC
Can-Am	PROTOFORM	Lola T530 # 1453	31469	2004 – (262). Championnat FFVRC
Can-Am	MUGEN SEIKI Co	Lola T 530 # VDS	31480	2004 – (260). Championnat FFVRC
Can-Am	DELTA CEFX	Lola VDS (Lola 530)	31481	2004 – (260). Championnat FFVRC
Can-Am	ENNETI	Lola 530	31482	2004 – (260). Championnat FFVRC
Can-Am	SERPENT MRC	Lola VDS Evo 3	31484	2005 – (260). Championnat FFVRC
Can-Am	XTREME	Lola 530 R	31485	2006 – (260). Championnat FFVRC
Can-Am	KYOSHO	FMB01 Dome S101	31486 A	2006 – (265). Championnat FFVRC
Can-Am	MID MUGEN	Lola VDS T 530	31487	2006 – (263). Championnat FFVRC
Can-Am	FASTOM	Lola T 530	31488	2004 – (255). Championnat FFVRC
Can-Am	TITAN	Lola T 530	31489	2006 – (265). Championnat FFVRC
Can-Am	CENTRAL	Lola Central	31490	2007 – (267). Championnat FFVRC
Can-Am	TITAN	Lola T 530 Evo3	31491	2007 – (266). Championnat FFVRC
Can-Am	SHOUTEN	Lola RS T 530	31492	2007 – (265). Championnat FFVRC
Can-Am	PARMA	Audi R-10	31493	2007 – (263). Championnat FFVRC
Can-Am	MUGEN	Lola VDS T530 RV 01	31494	2007 – (267). Championnat FFVRC
Can-Am	KAWAHARA – NOVA ROSSI	Audi R-10	31495	2007 – (265). Championnat FFVRC
Can-Am	PRO MODELS Bv BA	Lola Team Radixx	31496	2008 – (260). Championnat FFVRC
Can-Am	PROTOFORM	Lola Uop Shadow	31497	2008 – (262). Championnat FFVRC
Can-Am	PROTOFORM	Lola Frisbee	31498	2008 – (262). Championnat FFVRC
Can-Am	TITAN	Lola F 530	31499	2008 – (264). Championnat FFVRC
Can-Am	TRT TECHNIK	Lola SLB Expert 8	31500	2008 – (264). Championnat FFVRC
Can-Am	SPRINT RC	Zytec	31501	2008 – (262). Championnat FFVRC
Can-Am	RONY	Rony T530	31502	2008 – (264). Championnat FFVRC
Can-Am	PARMA	Audi R-10	31503	2008 – (265). Championnat FFVRC
Can-Am	BERGONZONI – COLLARI	Peugeot 908	31504	2008 – (263). Championnat FFVRC

Type	Constructeur	Carrosserie	Numéro Homologation	Année Homologation – Largeur Arrière
Can-Am	FASTOM	Lola T 530	31505	2008 – (261). Championnat FFVRC
Can-Am	HONEST	Lola T 91/10	31506	2009 – (257).
Can-Am	BERGONZONI – COLLARI	Audi R10	31507	2009 – (264).
Can-Am	DELTA PLASTIK	Lola Zytec B05-40	31508	2009 – (260).
Can-Am	TITAN	Blitz Lola 09	31509	2009 – (260).
Can-Am	BK RACING PRODUCTS	Peugeot 908	31511	2009 – (262).
Can-Am	PROTOFORM -LINE RACING	Basedon Peugeot 909 LMP	35512	2009 – (261).
Can-Am	STRADELLA	Lola T92/10	31513	2010 – (263).
Can-Am	KING GOLDEN LTD	Peugeot 908	31514	2010 – (266).
Can-Am	W.ING	Audi R8	31515	2010 – (262).
Can-Am	FASTOM	Peugeot 908	31516	2010 – (265).
Can-Am	KING GOLDEN LTD	Acura LMS P 90810	31517	2010 – (261).
Can-Am	SPRINT RC	Zytec	31510 B	2010 – (263).
Can-Am	W.R.C.	Lola	31518	2011 – (261).
Can-Am	DELTA PLASTIK	R15 Plus	31519	2011 – (263).
Can-Am	DFX – (16018)	BENTLEY S8	31520	2011 – (263).
Can-Am	PROTOFORM - (1523)	R15 B	31521	2011 – (262).
Can-Am	TITAN – (60409)	BLITZ R11	31522	2011 – (266).
Can-Am	XCEED RC (10405)	Xceed / Asuka GT1	31523	2011 – (260).
Can-Am	TRT – SLB	SLB C5	31524	2011 – (263).
Can-Am	PROTOFORM	PFR 18	31525	2012 – (264).
Can-Am	BLITZ –TITAN	R18 (60410)	31526	2012 – (265).
Can-Am	BLITZ – TITAN	ARX (60411)	31527	2012 – (262).
Can-Am	A.S. HOBBY RACING	ZYTECH GZ095/2	31528	2012 – (264).
Can-Am	SRC	SRC Lola 012	31529	2012 – (262).
Can-Am	FORFASTER	CAN AM / LE MANS FB 18001	31530	2013 – (264).
Can-Am	PROTOFORM	128 LMP (#1533)	31531	2013 – (262).
Can-Am	TRT-TECHNIK	SLB C3 LMP	31532	2013 – (264).
Can-Am	TEAM TITAN	R 18 (60412)	31533	2013 – (261).
Can-Am	SPRINT RC	SRC 518	31534	2013 – (260).
Can-Am	XTREME	MTB 001	31535	2013 – (257).
Can-Am	SERPENT LTD	PEUGEOT 909 (#213012)	31536	2013 – (262).

5.2 Annexe 2 : Boîtes à air

LISTE « DES BOITES A AIR » HOMLOGUEES EFRA AU 01^{er} JANVIER 2014.					
Grand Prix – Championnat d'Europe – Championnat du Monde Championnats de Ligue Promotion & Open Championnats de France et Coupes de France					
Piste 1/8 ^{ème} Thermique.					
CONSTRUCTEUR	N° EFRA	DATE	CONSTRUCTEUR	N° Efra	DATE
SERPENT	INS 200101	Original 2001	PICCO BOX / RB	INS 200201	Original 2002
MIELKE / MUGEN ORIG	INS 200401	Original 2004	NOVA ROSSI	INS 200701	Original 2007
MIELKE / MUGEN	INS 200702	Original 2007	NOVA ROSSI / RB	INS 200901	Original 2009
SERPENT / XCEED /OS	INS 200902	Original 2009	NR MODIF (200901)	INS 200903	Original 2009
Hobby Pro / Team C	INS 201001	Original 2010	MIELKE	INS 201101	Original 2011

Nota : Pour toutes les compétitions fédérales FFVRC, les boîtes à air sans numéro sont acceptées en 2014 si celles ci sont conformes aux originaux.
Pour les compétitions internationales, les boîtes à air sans numéro ne sont plus approuvées.

5.3 Annexe 3 : Liste des échappements homologués :

Liste des echappements « trois chambres » homologués efra au 01^{er} Janvier 2014. Grand Prix – Championnat d’Europe – Championnat du Monde Championnats de Ligue Promotion & Open Championnats de France et Coupes de France Piste 1/8^{ème} Thermique.					
CONSTRUCTEUR	N° EFRA	DATE HOMOLOGATION	CONSTRUCTEUR	N° EFRA	DATE HOMOLOGATION
NOVA ROSSI / MEGA / RB	9901	DEC 2000	CAPRICORN	2068	MARS 2009
CR FRANCE	2001	MARS 2009	RCE / HIPEX	2069	MARS 2009
CR FRANCE	2004	MARS 2009	MIELKE	2070	MARS 2009
NOVA ROSSI	2006	MARS 2009	TEAM LOSI	2071	MARS 2009
MIELKE / THUNDER T / MSE	2011	MARS 2009	GO TECH	2072	MARS 2009
BP	2012	MARS 2009	MAX	2073	MARS 2009
NOVA ROSSI	2015	JAN 2004	SIRIO / ORION / BOSS	2074	MARS 2009
MAX POWER	2017	MARS 2009	R&B	3001	MARS 2008
MAX POWER / RB / MAX XCEED	2018	MARS 2009	R&B	3002	MARS 2008
RB	2020	MARS 2009	R&B	3003	MARS 2008
SCHEPIS	2021	MARS 2009	NOVA ROSSI	3004	MARS 2008
AXE ROSSI	2022	MARS 2009	NOVA ROSSI	3005	MARS 2008
SPM	2023	MARS 2009	NOVA ROSSI	3006	MARS 2008
SPM O.R	2024	MARS 2009	NOVA ROSSI	3007	MARS 2008
RADIOSISTEMI	2029	MARS 2009	GRP	3008	MARS 2008
RADIOSISTEMI	2030	MARS 2009	GRP	3009	MARS 2008
RADIOSISTEMI / JP	2031	MARS 2009	BP	3011	MARS 2008
RADIOSISTEMI	2032	MARS 2005	MIELKE	3012	MARS 2008
PICO / MEGA / LRP / IDM	2033	MARS 2005	SPM	3013	MARS 2008
TECHNOKIT / RCE / HIPEX	2034	MARS 2010	SIRIO O.R	3014	Mars 2009
THUNDER TIGER / ASSOCIATED	2035	MARS 2010	SIRIO O.R	3015	Mars 2009
MAX POWER	2036	MARS 2005	HONGNOR	3016	MARS 2008
ATS	2037	MARS 2005	RADIO SISTEMI	3017	MARS 2008
THUNDER / ASSOCIATED / REEDY	2039	MARS 2010	RADIO SISTEMI	3018	MARS 2008
AXE ROSSI	2040	MARS 2006	RADIO SISTEMI	3019	MARS 2008
MIELKE / XCEED / MSE	2041	MARS 2006	SCHEPIS	3020	MARS 2008
OS ENGINE	2042	MARS 2006	DI MONACO	3021	MARS 2008
OS ENGINE	2043	MARS 2006	VP RACING	3023	MARS 2008
R&B	2045	MARS 2006	MAX	3024	MARS 2008
PICCO – 69/3 CHAMBRES	2046	MARS 2006	OS	3025	MARS 2008
HONG NOR	2047	MARS 2006	OS	3026	MARS 2008
RADIOSISTEMI	2048	MARS 2006	OS	3027	JAN 2008
AXE ROSSI – TYPE B	2050	MARS 2006	OS	3028	JAN 2008
NON SOLO RACING	2051	MARS 2006	TEAM ORION - CRF	3029	JAN 2008
NOVA ROSSI	2052	MARS 2006	TEAM ORION - CRF	3030	JAN 2008
GRP GANDINI	2053	MARS 2006	PICCO	3031	JAN 2008
GRP GANDINI	2054	MARS 2006	PICCO	3032	JAN 2008
GRP GANDINI	2055	MARS 2006	SH / GOLDEN LION	3033	JAN 2009
SIRIO / ORION / BOSS	2056	Mars 2009	RCE	3034	JAN 2009
SIRIO / ORION / BOSS	2057	Mars 2009	RCE	3035	JAN 2009
SIRIO / ORION / BOSS	2058	Mars 2009	JP	3036	JAN 2009
SH ENGINE	2060	MARS 2006	LRP 36220	3037	JAN 2009
MIELKE / XCEED / MSE	2061	MARS 2006	LRP 36230	3038	JAN 2009
HONGNOR	2062	MARS 2006	LRP 36240	3039	JAN 2009
LRP / NOSRAM	2063	MARS 2006	OS – OEM	3043	JAN 2009
DI MONACO MODEL	2064	MARS 2006	OS – OEM	3044	JAN 2009
ORION	2065	MARS 2006	OS – OEM	3045	JAN 2009
ORION	2066	MARS 2006	OS – OEM	3046	JAN 2009
EDAM	2067	MARS 2009			
Ez POWER / ITAL T	2077	MARS 2010	MAX	2078	MARS 2010
MAX	2079	MARS 2010	GROSSI	2082	MARS 2010
SCHEPIS / REDS / BOSS	2083	MARS 2010	NOVA ROSSI	2084	MARS 2010
DIMONACO	2086	MARS 2010			
R&B	2092	MARS 2011	MAX POWER	2094	MARS 2011
HIPEX : NEW LOW NOISE PIPE	2095	MARS 2011	OS ENGINES	2098	MARS 2012
BLISS RC / SIRIO/ BOSS / SM	2102	MARS 2012	RCE HIPEX	2108	MARS 2013

5.4 Annexe 4 : Timing vendredi&samedi

VENDREDI APRES MIDI

Ouverture du circuit :	13 h 15
Inspection Technique :	14 h 00 - 18 h 30.
➤ Piste ouverte uniquement pour les Pilotes du Championnat de France Elite :	13 h 30
➤ Essais libres :	13 h 30 – 15 h 45
Fermeture de la piste :	15 h 45
➤ Piste ouverte uniquement pour les Pilotes du Championnat de France National :	15 h 45
➤ Essais libres par tranche de vingt minutes :	15 h 45 – 17 h 15.
➤ Essais Contrôlés Pilotes du championnat de France Elite : 10 min/12 pilotes :	17 h 20 – 18 h 30
Fermeture de la piste :	18 h 30.

SAMEDI

Ouverture du Circuit - Inspection Technique :	08 h 00 - 12 h 00.
➤ Piste ouverte uniquement pour les Pilotes du Championnat de France National :	08 h 00
➤ Essais libres par tranche de vingt minutes / pour 20 pilotes :	08 h 00 – 09 h 00
➤ Essais Contrôlés : Pilotes du Championnat de France National 10 minutes 12 pilotes :	09 h 05 – 11 h 00
Fermeture de la piste 11 h 00	
➤ Essais libres : Pilotes du Championnat de France Elite :	11 h 00 – 11 h 20
➤ Essais Contrôlés par Séries Qualif : Pilotes du Championnat de France Elite et National	11 h 30 – 12 h 45
Pause repas : FERMETURE PISTE - ARRET MOTEURS	12 h 45
Briefing	13 h 45
Qualifications	
1 ^{ère} Manche : ELITE quatre roues motrices – NATIONAL quatre roues motrices :	14 h 00
2 ^{ème} Manche : ELITE quatre roues motrices – NATIONAL quatre roues motrices :	15 h 15
3 ^{ème} Manche : ELITE quatre roues motrices – NATIONAL quatre roues motrices :	16 h 30
Fin des Qualifications	17 h 45
Essais libres – facultatifs après l'accord de l'Organisateur.	18 h 00 – 18 h 40
Fermeture de la piste : ARRET MOTEURS	18 h 40

6 - CALENDRIER NATIONAL ET INTERNATIONAL

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

EPREUVES	DATES	LIEU	SÉLECTION
Championnat d'Europe « B »	30 – 31 mai	BOLOGNE – (ITALIE)	OUI
Championnat d'Europe « A » « 4X4 »	21 – 26 juillet	KIRCHBERG – (AUTRICHE)	OUI
Championnat d'Europe « A » « classique »	1 – 2 août	GUBBIO - (ITALIE)	OUI
Championnat d'Europe « 40+ »	22 – 23 août	RUPHEN - (HOLLANDE)	NON
Grand Prix EFRA	28 – 29 mars	LA TURBIE – (MONACO)	NON
	2 – 3 mai	LOSTALLO – (SUISSE)	NON
	27 – 28 juin	LEIPZIG – (ALLEMAGNE)	NON
CHAMPIONNAT DE FRANCE – PISTE 1/8EME 4X4 « ELITE » & « NATIONAL »			
manche 1	12 - 13 avril	RSMA – AULNAY - 01/089	OUI
manche 2	10 - 11 mai	TMB – TOURLAVILLE - 03/694	OUI
manche 3	14 - 15 juin	AMCC – VIEUX CHARMONT - 06/327	OUI
manche 4	5 – 6 juillet	MACI - INGRANDES - 16/547	OUI
manche 5	13 - 14 septembre	RACG – GRENOBLE - 09/070	OUI
CHAMPIONNAT DE FRANCE – PISTE 1/8EME CLASSIQUE « NATIONAL »			
manche 1	8 -9 mars	ME – NEUVILLE POITOU - 16/767	OUI
manche 2	12 - 13 avril	MCT – THIONVILLE - 06/199	OUI
manche 3	10 - 11 mai	RCCL – LENTILLY - 09/007	OUI
manche 4	14 - 15 juin	CARCB – MARMAGNE - 18/112	OUI
manche 5	13 - 14 septembre	MRCL – LONGVIC - 07/021	OUI
COUPES DE FRANCE 4X4, CLASSIQUE			
Coupe des Ligues 4x4 et Classique	4 – 5 octobre	ARCC – CREMONVILLE - 03/699	OUI
Coupe de France des « Jeunes Pilotes » 4x4, et Classique	4 – 5 octobre	ARCC – CREMONVILLE - 03/699	NON
Coupe de France des QUADRA 4x4 et Classique	4 – 5 octobre	ARCC – CREMONVILLE - 03/699	NON
Coupe de France 4X4 et Classique	4 – 5 octobre	GTBRC – BLAGNAC - 14/529	OUI

calendrier piste 1/8^{ème}

DATES	JANVIER				FEVRIER				MARS				AVRIL											
LIGUES	05	12	19	26	02	09	16	23	02	09	16	23	30	06	13	20	27							
1						CHAMPIONNAT DE FRANCE														O/P ATECH 878				
2						2 ^{ème} MANCHE - CLASSIQUE - MCT - 06/199																		
3						1 ^{ère} MANCHE - 1/8 ^{ème} LIBRE - RSMA - 01/089												O/P ASCAP 525						
4					O/P LARCC 699													O/P TMB 694			O/P TMB 694			
5					A MAC 803													O/P AMAC 207		O/P BRCA 578				
6						CHAMPIONNAT DE FRANCE - 1 ^{ère} MANCHE															A le 26 - O/P AMLG 31			
7						CLASSIQUE - MODELESPACE - 16/767												O/P MCT 199	O/P MAH 749					
8																		O/P CAR 51			O/P RCCL 7			
9																						O/P RACG 70		
10					A AMAC 849													O/P PMO 965						
11																		O/P NSC 806				O/P MRCB 109		
12																								
13																		O/P/A AMO 8						
14																		O/P MARCG 235	O/P AMAT 341	O/P GTBRC 529				
15																								
16																			O/P MR79 241					
17																			O/P MACN 39					
18																		O/P RCY 161	O/P CARB 112			O/P MASC 346		
19																		O/P AMCT 952	O/P AMCG 936			O/P MCC 166		
20		O/P CAR 369 CMG 944																	O/P CAR 369 CMG 944					
21																								

calendrier piste 1/8 ^{ème}																							
DATES		MAI				JUIN				JUILLET				AOÛT									
LIGUES	04	11	18	25	01	08	15	22	29	06	13	20	27	03	10	17	24	31					
1		CHAMPIONNAT DE France 3 ^{ème} MANCHE - CLASSIQUE - RCCL - 08/007 2 ^{ème} MANCHE - 1/8 ^{ème} LIBRE - TMB - 03/694																					
2	O/P ASCAP 525		O/P RSMA 89		O/P ASCAP 525		CHAMPIONNAT DE France - 4 ^{ème} MANCHE 1/8 ^{ème} LIBRE - MACI - 16/547														O/P MRTE 20		
3	O/P LARCC 699		O/P CMB 272			O/P TMB 694															O/P VMCM 555		
4			O/P MAC 803		O/P AMAC 207	O/P MAC 803															O/P AMAC 207		
5																							
6	O/P AMCC 327		O/P SAM 843		O/P MMCB 896												O/P AMS 937		O/P MVHS 278		O/P AMS 937		
7	O/P CAMM 331		O/P CAR 51																				
8	O/P BMRC 44		O/P AMCA 156		O/P BMRC 44	O/P MBVCB 256																	
9			O/P RACG 70		O/P/A TMCN 819																		O/P RACG 70
10	O/P AMAC 849		O/P MMM 302		O/P AMAC 849																		
11			O/P TRC 269																				
12																							
13	O/P/A AMO 8		O/P/A MSA 168			O/P/A AMO 8																	
14	O/P MARCG 235					O/P GTBRC 529														A MARCG 235			
15																							
16	O/P MACI 547		O/P MODELESP 767		O/P MR79 241	O/P MACI 547											O/P ARCA 173						
17	O/P NRC 964																A PMRC 1001						
18						O/P AMCT 952																	
19				O/P MCC 166																			
20			O/P CAR 369 CMG 944		O/P CAR 369 CMG 944													O/P CAR 369 CMG 944					
21																							

calendrier piste 1/8^{ème}

DATES	SEPTEMBRE				OCTOBRE				NOVEMBRE				DECEMBRE				
LIGUES	07	14	21	28	05	12	19	26	02	09	16	23	30	07	14	21	28
1			O/P ATECH 878	O/P RSMA 89	COUPE DES LIGUES - ARCC - 03/699 COUPE DE FRANCE - GTBRC - 14/529												
2																	
3			O/P LARCC 699														
4	A MAC 803			O/P DRAC 481													
5																	
6			O/P MCCM 172	A le 27 AMLG 31		O/P ABCR 503											
7				O/P CAMM 331			O/P MRCL 21	O/P MBN 393									
8	O/P AMCA 156			O/P MRC 126			O/P ARMCA 65										
9	O/P/BL BMVRC 452																
10			A MMM 302				O/P AMAC 849										
11				O/P TRC 269				O/P TRC 269									
12																	
13	O/P/A AMCR 556			O/P/A MSA 168			O/P/A AMO 8										
14	O/P GTBRC 529			O/P AMAT 341			O/P MARCG 235										
15																	
16	O/P ARCA 173			O/P MACI 547			O/P LMRC 34										
17	O/P LMAC 357			O/P RMCM 202			O/P PMRC 1001										
18																	
19	O/P SBMB 886					O/P AMCG 936											
20	O/P CAR 369 CMG 944						O/P CAR 369 CMG 944										
21																	