

## SOMMAIRE

<b>1. INSCRIPTIONS EN COURSE DE LIGUE</b>	<b>2</b>
1.1. COURSES DE LIGUE	2
1.2. INSCRIPTIONS	2
<b>2. OBLIGATIONS</b>	<b>2</b>
<b>3. LICENCE ET DROIT D'ENGAGEMENT</b>	<b>2</b>
<b>4. SPECIFICATIONS GENERALES</b>	<b>2</b>
4.1. CARROSSERIE	2
4.2. DIMENSIONS	2
4.3. AILERON	3
4.4. ANTENNE	3
4.5. PARE-CHOC	3
4.6. PNEUS ET ROUES	3
4.7. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE	3
4.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE	3
4.9. EMETTEUR	3
4.10. SPECIFICATIONS TECHNIQUES	3
4.10.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS	3
4.10.2. RESERVOIR - CARBURANT	3
4.10.3. LE POT D'ECHAPPEMENT	4
4.11. SPECIFICATION PAR CATEGORIES	4
4.11.1. LES CATEGORIES	4
<b>5. CHAMPIONNATS</b>	<b>4</b>
5.1. GENERALITES	4
5.2. CHAMPIONNATS DE LIGUE	4
5.3. CHAMPIONNATS NATIONAUX	5
5.3.1. CHAMPIONNATS DE FRANCE (HORS BIG-RACE)	5
5.3.2. CHAMPIONNATS DE FRANCE LA BIG RACE	5
5.4. COUPE DES LIGUES, COUPE DE FRANCE	5
5.5. COUPE DES LIGUES	5
5.6. COUPE DE FRANCE	6
5.7. GRAND PRIX 4X2 ET CF5 4X2	6
5.8. VALEURS	6
5.8.1. CALCUL DES VALEURS	6
5.8.2. COMPTENT POUR LES VALEURS	6
5.8.3. SELECTIONS	6
<b>6. CIRCUITS</b>	<b>6</b>
6.1. DIMENSIONS	6
6.2. REVETEMENTS	6
6.3. BOSSES	6
6.4. ZONE DE RAVITAILLEMENT	6
6.5. PODIUM DE PILOTAGE	7
6.6. BOUCLE DE COMPTAGE	7
<b>7. DEROULEMENT DES COURSES</b>	<b>7</b>
7.1. REGLEMENT DE COURSE	7
7.2. RAMASSAGE DES VOITURES	7
7.3. ESSAIS	7
7.4. ESSAIS LIBRES	7
7.5. ESSAIS CONTROLES	7
7.6. ESSAIS CHRONOMETRES	8
7.7. QUALIFICATIONS	8
7.7.1. DEPART LANCE	8
7.7.2. DEPART DES SERIES	8
7.7.3. CLASSEMENT A L'ISSUE DES QUALIFICATIONS	8
7.8. PRE-FINALES ET FINALES	8
7.8.1. PROCEDURE DE DEPART POUR LES REMONTEES ET FINALES	8
7.8.2. REPARTITION DES PILOTES EN PRE-FINALES ET FINALES	9
7.8.3. LA « DERNIERE CHANCE » OU « LAST CHANCE » (INDIQUEE LC)	9
7.8.4. DUREES REGLEMENTAIRES	9
7.8.5. DEMANDE DE REPORT DE DEPART	9
7.9. MECANICIENS	9
7.10. ARRET/NEUTRALISATION/ANNULATION DE COURSE	9
7.11. PLUIE EN QUALIFICATIONS	10
<b>8. CALENDRIER NATIONAL/INTERNATIONAL</b>	<b>10</b>



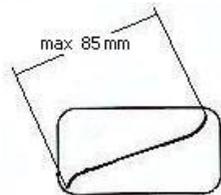
# TT1/8<sup>ème</sup> Thermique

## 4.3. AILERON

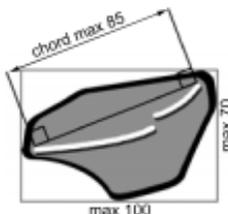
Un aileron d'une dimension hors tout maximum de 217 mm en longueur et 85 mm en largeur peut être installé à l'arrière du véhicule.

Les ailerons multi plans sont autorisés.

La largeur de 85 mm se mesure entre le bord d'attaque inférieur et le bord de fuite supérieur.



Les dérives doivent avoir une largeur horizontale maximum de 100 mm et une hauteur maximale de 70 mm.



L'aileron monoplan ou multi-plan doit s'inscrire à l'intérieur de la silhouette des dérives.

L'aileron et les dérives doivent être en matériaux souples avec angles arrondis.

## 4.4. ANTENNE

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

## 4.5. PARE-CHOC

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

Le pare-chocs avant obligatoire peut dépasser de la carrosserie (ou de ce qui en tient lieu, par exemple carrosserie tubulaire) de 50 mm maximum en longueur. En largeur, il ne peut pas dépasser les roues avant.

Le pare-chocs arrière est facultatif, il doit être derrière les roues arrière et ne doit pas dépasser la largeur de celles-ci.

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

## 4.6. PNEUS ET ROUES

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

Largeur maximum 47 mm

Couleur noire, exceptées les inscriptions sur les flancs.

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

Traitement des pneus : Les produits de traitement de pneus étant potentiellement dangereux pour la santé, leur application (mise en œuvre) est interdite dans l'enceinte du Club qui accueille la compétition.

## 4.7. SECURITE : FREIN, DEBRAYAGE

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

## 4.8. ASSISTANCE ELECTRONIQUE

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

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

## 4.9. EMETTEUR

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

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

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

Si le club ne propose pas un tel système, tous les émetteurs doivent être au dépôt **sur le podium** avant le départ de la première manche d'essai contrôlé. Si les émetteurs restent sur le podium, ils seront rendus à la fin des épreuves (de qualifications) ou quand le pilote quitte les lieux.

En cas de non-respect : voir chapitre "Pénalités/sanctions".

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

Les concurrents souhaitant remplacer leur émetteur doivent en avvertir le Directeur de Course ou l'**arbitre fédéral**.

## 4.10. SPECIFICATIONS TECHNIQUES

### 4.10.1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET CHASSIS

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

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

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

### 4.10.2. RESERVOIR - CARBURANT

RESERVOIR : Capacité maximum du ou des réservoirs y compris le ou les filtres à carburant et durite(s) jusqu'au carburateur 125 cm<sup>3</sup>.

CARBURANT : Le carburant doit contenir seulement du méthanol, de l'huile/lubrifiant et au maximum 25 % de nitrométhane quel que soit le championnat.

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

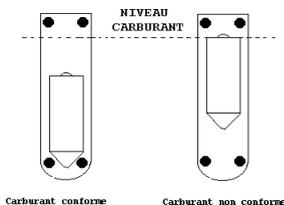
Un réservoir contrôlé non conforme après une qualification, une pré-finale ou une finale est mesuré une deuxième fois après une période de 10 minutes quelle que soit la température extérieure.

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

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

# TT1/8<sup>ème</sup> Thermique

Contrôle avec NITROMAX : taux 25%



L'appareil doit être utilisé entre 10 et 30 degrés de température extérieure. La mesure est effectuée en prélevant 10 cc de carburant. Le flotteur doit être introduit dans l'éprouvette après remplissage avec le carburant. Des prélèvements pour analyse de carburant peuvent être effectués à tout moment.

### 4.10.3. LE POT D'ÉCHAPPEMENT

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

La liste exhaustive officielle des pots autorisés est disponible sur le site de l'EFRA dès la fin février de l'année en cours. Le numéro d'homologation par l'EFRA doit être obligatoirement gravé d'origine sur le pot d'échappement sur la paroi latérale du silencieux. En cas de marquage effacé, le pilote doit présenter un pot identique marqué pour comparaison. Le re-gravage d'un pot d'échappement ne valide pas celui-ci au contrôle technique de la course suivante.

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

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

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

## 4.11. SPECIFICATION PAR CATEGORIES

### 4.11.1. LES CATEGORIES

#### 4.11.1.1. CATEGORIE 4 X 4

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

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

Poids minimum : 3,200 kg,

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

#### 4.11.1.2. CATEGORIE 4 X 2

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

Poids minimum : 2,5 kg,

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

## 5. CHAMPIONNATS

### Epreuves organisées :

Depuis la colonne "Type de compétition" lire : à gauche les classes de pilotes autorisées pour cette compétition et à droite la classe de licence nécessaire

Pilote				Type de Compétition	Licence			
Autre	Ancien Expert	Expert *	Expert **		Loisir	Ligue Senior	N <sup>al</sup> Junior	N <sup>al</sup> Senior
oui	non	non	non	Ch. de Ligue PROMO 4X2 & 4X4 TH	non	oui	oui	oui
oui	oui	oui	oui	Ch de Ligue OPEN 4X2 & 4X4 TH	non	oui	oui	oui
non	non	oui	oui	Ch de France ELITE 4x4 TH	non	non	oui	oui
oui	oui	oui	oui	Ch. de France NATIONAL 4x2 TH	non	non	oui	oui
oui	oui	oui	non	Ch. de France NATIONAL 4x4 TH	non	non	oui	oui
oui	oui	oui	non	Ch. de France NATIONAL 4x4 TH	non	non	oui	oui
oui	oui	oui	non	Coupe des ligues	non	oui	oui	oui
oui	oui	oui	non	Coupe des ligues	non	Oui	oui	oui
oui	oui	oui	oui	GP 4X2 TH	non	oui	oui	oui

## 5.1. GENERALITES

Règlement ci-dessous et cf : RG 4.

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

**Rappel :** le ramassage est assuré intégralement par les pilotes participant à la compétition suivant le tableau de ramassage établi par le Directeur de course et obligatoirement affiché le matin de la compétition et application du R.G. § 4.4.

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

Gestion des courses suivant le règlement EFRA.

Les manches de qualifications débutent toujours par les séries 4x2, puis les 4x4.

## 5.2. CHAMPIONNATS DE LIGUE

Les championnats de Ligue se déroulent sur 1 jour.

Le nombre d'inscriptions pour une manche toutes disciplines, toutes catégories et championnats confondus est de 84 pilotes maximum.

## 5.3. CHAMPIONNATS NATIONAUX

### 5.3.1. CHAMPIONNATS DE FRANCE (HORS BIG-RACE)

Les championnats de France se déroulent sur 2 jours  
130 pilotes maximum dont 60 pilotes pour la catégorie **4x2 (+ challenge 4x4)**.

En élite, si le nombre de séries en catégorie 4x2 est supérieur à 2, les séries 4x2 ramassent les 4x2 et les séries 4x4 ramassent les 4x4. **Pour les CF, si à 3 semaines du CF, le nombre de pilotes 4x2 inscrits est inférieur à 24, les inscriptions seront ouvertes aux 4x4 non étoilés, qui tourneront avec les 4x2 et un classement séparé sera fait le dimanche soir (CF pour 4x2, challenge pour les 4x4 non étoilés, licence nationale obligatoire, et au moins un trophée pour le premier du challenge).**

Les séries sont composées de 12 voitures, 3 manches de qualification minimum 4x4 & 4x2.

- 3 pré-finales (au moins) + Finale en 4x4.
- 1 pré-finale (au moins) + Finale en 4x2.

Répartir les pilotes selon le classement des valeurs des championnats concernés. Les deux premiers pilotes présents sont en tête des deux dernières séries et ainsi de suite pour les 22 suivants présents du classement des valeurs.

Ensuite les 12 suivants présents des valeurs dans la troisième série (en partant de la fin) et ainsi de suite.

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

**Samedi (exemple) :**

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

12 h 45 : Briefing des pilotes et mécaniciens, Constitution de la commission des pilotes Cf : RG 4.5

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

**Dimanche (exemple) :**

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

- Finale 4x2 : 30 minutes minimum
- Finale 4x4 : 45 minutes minimum

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

Finale des gentlemen. En Championnat de France « national 4X4 » est organisée une finale des plus de 40 ans, d'une durée minimum de 20 minutes, précisée et affichée dans le timing.

Condition : avoir quarante ans révolus au jour de la course et y être classé. Les concurrents sélectionnés en demi-finales ne peuvent prendre part à cette finale. Les douze plus de 40 ans les mieux classés à la fin des qualifications (Hors 1/2 finalistes) participeront à cette finale. Les pilotes pourront signaler sur leur inscription s'ils souhaitent participer à cette finale. Trois minutes (minimum) d'essais auront lieu avant le départ de cette finale

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

Championnat de France « ELITE 4X4 » Priorité aux EXPERTS\*\* et ouverture aux experts\* Championnat de France « NATIONAL 4X2 » Priorité à la date d'inscription.

Championnat de France « NATIONAL 4X4 » Priorité aux EXPERTS\* et ouverture anciens experts et aux non-experts.

### 5.3.2. CHAMPIONNATS DE FRANCE LA BIG RACE

Elle réunit le CFE et le CFN 4x4

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

170 pilotes maximum.

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

Les qualifications et les remontées sont obligatoirement séparées entre les pilotes CFN et les pilotes CFE (sauf cas très exceptionnel). Les séries sont composées de 12 à 14 voitures maximum, 3 manches de qualification minimum.

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

Répartir les pilotes selon le classement des valeurs des championnats concernés. Les deux premiers pilotes présents sont en tête des deux dernières séries et ainsi de suite pour les 22/28 suivants présents du classement des valeurs.

Ensuite les 12 à 14 suivants présents des valeurs dans la troisième série (en partant de la fin) et ainsi de suite.

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

## 5.4. COUPE DES LIGUES, COUPE DE FRANCE

Les Coupes ont lieu sur 2 jours + 1 jour d'essais.

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

Les séries, pré-finales et finales sont composées de 12 voitures maximum (sauf cas exceptionnel).

Limitation à 156 pilotes toutes catégories confondues.

Exemple de Timing :

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

**Samedi :** 8h00 : une séance d'essais contrôlés. Briefing des pilotes et mécaniciens, et constitution de la commission des pilotes Cf : RG 4.5.

**Dimanche :** 08h00 : Remontées et Finales en augmentant la durée des pré-finales et finales en fonction du timing pour optimiser le temps de roulage entre 8 h et 17 h.

## 5.5. COUPE DES LIGUES

Pilotes sélectionnés sur les classements du Championnat de **chaque zone** de Ligue Promotion arrêtés au 3<sup>e</sup> week-end (compris) du mois de Juin, (classements provisoires) :

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

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

Les séries sont faites à l'issue d'un « reseeding » : **Le classement est fait sur les trois meilleurs tours consécutifs durant toute la durée de la manche d'essai**, classement sur les deux derniers essais chronométrés du vendredi. Classement aux points sur le meilleur des deux essais. En cas d'ex-aequo : les points du 2<sup>ème</sup> essai seront pris pour les départager, puis le meilleur temps du meilleur essai, etc. L'établissement des séries se fera dans l'ordre du classement (24 premiers répartis dans les deux dernières séries, les 12 suivants dans la série d'avant, etc.). Le club organisateur doit, dans les quatre jours qui suivent la course, transmettre les noms et Numéros de licences des finalistes 4 X 4 au club organisateur de la Coupe de France.

# TT1/8<sup>ème</sup> Thermique

## 5.6. COUPE DE FRANCE

Pilotes sélectionnés sur les classements **de zones** arrêtés au 3<sup>e</sup> week-end (compris du mois de Juin, (classements provisoires ne tenant compte que du nombre de courses courues) :

- X% (défini par le vice-président de la catégorie) sur les Championnats de Ligue OPEN.
- Sur la Coupe des Ligues : les finalistes 4X4 et 4X2,
- Les Vainqueurs de la Coupe de France de l'année précédente sont sélectionnés d'office à la Coupe de France.

Du fait de la dérogation du § 1.1.2 ci-dessus, en cas de sélections en 4x2 et en 4x4 les licenciés sélectionnés doivent choisir la catégorie dans laquelle ils souhaitent concourir (une seule inscription par licencié).

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

Les séries sont faites à l'issue d'un « reseeding » : **Le classement est fait sur les trois meilleurs tours consécutifs durant toute la durée de la manche d'essai** : classement sur les deux derniers essais chronométrés du vendredi. Classement aux points sur le meilleur des deux essais. En cas d'ex-aequo : les points du 2<sup>ème</sup> essai seront pris pour les départager, puis le meilleur temps du meilleur essai. L'établissement des séries se fera dans l'ordre du classement (24 premiers répartis dans les deux dernières séries, les 12 suivants dans la série d'avant, etc.).

## 5.7. GRAND PRIX 4X2 ET CF5 4X2

Cette course a lieu sur 2 jours + 1 jour d'essais. 132 pilotes maximum. Les séries, pré-finales et finales sont composées de 12 voitures maximum.

3 manches de qualification en augmentant le nombre de manches de qualification en fonction du timing pour optimiser le temps de roulage. Possibilité de faire des essais le samedi matin. La double inscription (GP + CF5) est possible avec la même voiture. Le montant de l'inscription sera de 25 euros pour GP ou CF5 et 40 euros pour la double inscription (GP + CF5).

Possibilité, en fonction du timing d'organiser une finale de 30 minutes maximum, entre les demi-finales et les finales du « GRAND PRIX 4x2/CF5 » pour les pilotes de 45 ans et +, inscrits au Grand Prix et/ou au CF5.

3 pré-finales (au moins) + Finale des deux championnats en augmentant la durée des pré-finales et finales en fonction du timing pour optimiser le temps de roulage entre 8h et 17h.

Séparer dans la mesure du possible les Experts\*\* des Experts\* et les Experts\* des Non Experts dans la constitution des séries.

Répartir les Experts\*\* et Experts\* dans les premières séries selon le classement des valeurs de leurs championnat de France.

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

## 5.8. VALEURS

### 5.8.1. CALCUL DES VALEURS

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

- Le 1<sup>er</sup> aura 400 points, le 2<sup>ème</sup> 395 points, le 3<sup>ème</sup> 390 points et ainsi de suite de 5 en 5 jusqu'au 80<sup>ème</sup>
- « **2 points à partir du 81<sup>ème</sup>** » :
- Ex : 

Pôle position en qualif.	400/2	=	200
4 <sup>ème</sup> en Finale	385/2	=	192,5
Total			392,5

### 5.8.2. COMPTEPT POUR LES VALEURS

**Toutes les courses comprises dans les douze 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**)

## 5.8.3. SELECTIONS

Cf : RG 2.5

Les dates limites de sélection sont fixées aux :

**Europe A : 30/04/2019**

**Europe B par le national et l'élite : 31/12/2018**

**Europe +40 : Inscription auprès du vice-président fédéral avant le : 01/06/2019**

Sélection : Le responsable de la catégorie se réserve le droit de prendre des places pour les jeunes de l'équipe officielle jeunes fédéraux (La Junior Team). Les sélections sont réalisées conformément au RG 2.4 et sauf décision contraire :

Europe A : les « Y » premiers du classement valeurs

Europe B : les « Z » premiers du classement valeurs en CF « NATIONAL » les « Z » premiers issus des valeurs du Championnat ELITE qui ne figurent pas dans les quarante premiers classés du Championnat d'Europe A dans l'une ou l'autre des deux années précédentes (Cf : liste EFRA)

Les ré allocations sont attribuées en priorité aux pilotes issus du C. F. « ELITE ».

Y, Z définis par le vice-président de la catégorie.

Europe des +40 : sur demande des pilotes, nombre de places limitées (priorité aux participants des années précédentes puis par ordre d'arrivée).

## 6. CIRCUITS

### 6.1. DIMENSIONS

Largeur minimum : 4 mètres

Longueur minimum : 250 mètres

Le balisage de la piste est obligatoire et doit interdire toutes tentatives de couper la piste.

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

Les croisements et les ponts ouverts sont totalement interdits.

### 6.2. REVETEMENTS

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

La surface globale de la piste, si elle n'est pas toute en terre, doit proposer un ensemble « multi-surfaces » alternant différents types d'accroches.

Les surfaces en béton, goudron, bitume, ciment ou tout type de matériaux à base de ciment, béton ou de produits à base de bitume ou goudron ne doivent pas dépasser 5% de l'ensemble de la piste.

L'esprit tout terrain doit prévaloir pour la réalisation du revêtement de la piste.

Les surfaces artificielles sont réalisées avec des matériaux ni dangereux, ni polluants. La détérioration de la piste en terre ne doit pas faire apparaître d'obstacles dans les zones de transitions entre terre et surfaces artificielles.

Il ne doit y avoir aucune armature métallique (ex : béton armé) à l'emplacement de la boucle de détection

### 6.3. BOSSES

Les bosses sont disposées sur le circuit en tenant compte de la vitesse des voitures. Priorité doit être donnée à la sécurité (ramasseurs, spectateurs, mécanos...). La validation des bosses est sous la responsabilité du président du club.

### 6.4. ZONE DE RAVITAILLEMENT

Dans le cas d'une zone de ravitaillement non surélevée, une protection de 40 cm de hauteur minimum, doit matérialiser cette zone. Les mécaniciens doivent se tenir derrière cette zone.

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

# TT1/8<sup>ème</sup> Thermique

La zone de ravitaillement doit être prévue pour un minimum de 24 mécaniciens.

Longueur minimum de la zone de ravitaillement est de 1 m par buggy en compétition.

## 6.5. PODIUM DE PILOTAGE

Cf : RG 4.1.1

Le podium de pilotage doit être prévu **au minimum** pour 12 pilotes **voire 14 pour Big race**.

Si le directeur de course le décide, il doit préciser au briefing que le placement des pilotes, et donc de leurs mécanos, est libre sur le podium, et donc dans la zone de ravitaillement. Toutefois, il se réserve le droit de revenir au règlement initial pendant la compétition s'il le juge utile.

Les emplacements sur le podium et dans la zone de ravitaillement doivent être matérialisés.

## 6.6. BOUCLE DE COMPTAGE

En l'absence d'un portique, la boucle est obligatoirement implantée dans un matériau dur (dalle béton, pavés autobloquants, etc..).

**En cas de portique, celui-ci ne doit pas être métallique.**

## 7. DEROULEMENT DES COURSES

### 7.1. REGLEMENT DE COURSE

La procédure des départs lancés doit être utilisée dans tous les championnats en qualification.

Suite aux qualifications, les pilotes classés aux points sont répartis dans les pré-finales.

Les pré-finales débutent toujours par les pré-finales « A » ou impaires.

Les pilotes qualifiés remontent vers la finale supérieure selon le tableau des remontées.

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

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

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

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

### 7.2. RAMASSAGE DES VOITURES

Cf : RG 4.3 RAMASSAGE

En manches nationales, le club doit compléter, si nécessaire, les postes vacants des pré-finales. Le ramassage se fait selon le tableau du Cf : RG 4.3 jusqu'au ¼ de finale. Puis les demi-finales A sont ramassées par les demi-finalistes B (dans la même catégorie) et les demi-finales B sont ramassées par les demi-finalistes A (dans la même catégorie).

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

Les ramasseurs doivent être vigilants et efficaces,

Cf : RG 8.3 pour les sanctions en cas de non-respect.

Le tableau ci-dessous indique les procédures de ramassage.

CFN	Sont ramassées par	Coupees	Sont ramassées par
½ A	½ B	½ A	½ B
½ B	½ A	½ B	½ A
Last chance	Le pilote fournit un ramasseur	Last chance 4x4	Le pilote fournit un ramasseur
Finale Gentlemen	Last Chance (1)	Finale Jeunes/Gentlemen	Last Chance (-1)
Finales	Finalistes Gentlemen	Finales	Finalistes Jeunes/Gentlemen
<b>CFE avec 4x2</b>	<b>Est ramassé par</b>	<b>CFE sans 4x2</b>	<b>Est ramassé par</b>
½ A 4X2	½ B 4X2	½ A 4X4	½ B 4X4
½ B 4X2	½ A 4X2	½ B 4X4	½ A 4X4
½ A 4X4	½ B 4X4	Last chance 4x4	Le pilote fournit un ramasseur
½ B 4X4	½ A 4X4	Finale 4X4	<b>Last chance 4x4 (-1)</b>
Last chance 4x4	Le pilote fournit un ramasseur		
Finale 4X2	<b>Last chance 4x4 (-1)</b>		
Finale 4X4	Finaliste 4x2		
<b>Big Race</b>	<b>Sont ramassées par</b>	<b>CF5 4x2</b>	<b>Sont ramassées par</b>
½ A 4X4 CFN	½ B 4X4 CFN	½ A	½ B
½ B 4X4 CFN	½ A 4X4 CFN	½ B	½ A
½ A 4X4 CFE	½ B 4X4 CFE	Finales	½ finalistes qui ne remontent pas
½ B 4X4 CFE	½ A 4X4 CFE		
Last chance CFN	Finaliste 4x4 CFE		
Last chance CFE	Last chance CFN (-1)		
Finale Jeune	Last Chance CFE (-1)		
Finale 4x4 CFN	Finaliste jeune		
Finale 4x4 CFE	Finaliste CFN		

Si un système différent devait être proposé, il devra être validé par le responsable de la discipline et fera obligatoirement l'objet d'un affichage dès le premier run d'essais.

### 7.3. ESSAIS

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

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

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

### 7.4. ESSAIS LIBRES

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

### 7.5. ESSAIS CONTROLES

L'organisateur peut prévoir des essais contrôlés et ils sont obligatoires en course nationale.

Les essais contrôlés sont organisés dans les mêmes conditions que les séries de qualifications. Le ramassage est obligatoire pour les présents.

Les émetteurs doivent être au dépôt sauf ceux de la série en cours ou posés en bas du podium (voir Spécificités générales art. 4.9)

Il n'y a pas de chronométrage officiel.

L'heure du début des essais contrôlés ne doit pas être antérieure à 8h.

Le nombre de pilotes par série peut être de 15 maximum (si le podium le permet)

# TT1/8<sup>ème</sup> Thermique

Le ramassage s'effectue par les pilotes qui viennent de rouler.

## 7.6. ESSAIS CHRONOMETRES

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 peut afficher les résultats. Ces essais (hormis pour reseeded), servent à vérifier les transpondeurs et les futures qualifications.

En aucun cas, les résultats de cette séance d'essais chronométrés ne peuvent être utilisés en complément et/ou substitution des manches de qualifications réglementaires.

## 7.7. QUALIFICATION

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

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

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

Maximum 12 voitures (sauf cas exceptionnel).

Les séries sont faites, dans la mesure du possible, avec des voitures de même catégorie.

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 à minima 3 manches de qualifications.

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 peut être effectuée qu'à la fin de chaque manche de qualifications (**sauf problème de sécurité**).

Les séries, pré-finales et finales peuvent être composées par multiple 12 pilotes maximum (sauf cas exceptionnel) en fonction des infrastructures existantes.

Durée : X manches de 5 minutes chacune.

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

### 7.7.1. DEPART LANCE

La procédure de départs lancés est obligatoire dans tous les championnats (ligue et national).

Lorsque les voitures passent sur/sous la ligne de chronométrage, elles déclenchent un chronomètre pour chacune d'elles. L'arrivée se juge toujours sur le premier passage de chaque voiture au-delà des 5 minutes.

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

En essais, qualifications, pré-finales et finales, les voitures ne peuvent pas stationner, ni ralentir ostensiblement avant la boucle de comptage pour attendre le départ de la course, ni couper la piste pour quelle que raison que ce soient avant tout départ, sous peine de se voir pénalisées d'un stop and go simple à effectuer immédiatement après le départ (de la qualification pour les essais et qualifications, des pré-finales et finales pour les pré-finales et finales) (Cf : RG 8.3).

### 7.7.2. DEPART DES SERIES

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

### 7.7.3. CLASSEMENT A L'ISSUE DES QUALIFICATIONS

Gestion des classements suivant le règlement EFRA commun à tous les Championnats et Coupes.

Dans chaque manche, les pilotes reçoivent des points selon le nombre de tours et temps réalisés.

Le nombre maximum de points M, est égal au nombre d'inscrits dans la catégorie + 5 points.

Dans chaque manche :

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

Dans chaque manche en cas d'ex aequo, le même nombre de points est donné aux pilotes.

Si deux pilotes ou plus ont le même nombre de points, le meilleur résultat suivant en point détermine le classement. Si l'égalité subsiste alors les meilleurs tours et temps dans la meilleure manche de chaque pilote déterminent leur position.

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

\*Si plus de 5 : N-1

## 7.8. PRE-FINALES ET FINALES

Les pré-finales et finales débutent toujours par les pré-finales impaires ou « A ».

En pré-finales et finales : 12 pilotes (sauf cas exceptionnel).

### 7.8.1. PROCEDURE DE DEPART POUR LES REMONTEES ET FINALES

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

Essais libres (durée suivant timing).

A l'appel des voitures aux ordres du starter, la piste est fermée, aucun pilote ne peut entrer en piste après le signal, le retour vers les stands s'effectue en respectant le tracé de la piste. Les voitures se mettent aux ordres du starter (retour des voitures dans les stands). Le tour de formation, s'il existe doit se faire dans l'ordre des numéros à partir des stands et retour aux stands.

La demande de report est possible jusqu'au moment où les mécanos sont invités à rejoindre leur poste de départ par le directeur de course.

A l'appel du starter, un mécanicien prend en charge la voiture et vient se mettre en grille de départ. Le commissaire de piste tient son drapeau levé pour indiquer le départ imminent. Commence alors le décompte de 10 secondes (dès ce moment les mécaniciens ne peuvent revenir aux stands tant que les voitures ne sont pas parties (sous peine d'un stop and Go de 10 secondes). Le commissaire de piste baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 secondes. Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau. Les mécaniciens doivent impérativement lâcher les voitures et reculer. Le départ se fait au signal sonore. Le commissaire de piste lève son drapeau et contrôle le départ. Le type de départ (épi départ à 45° ou F1) est une décision du Directeur de course et est précisé au cours du briefing.

# TT1/8<sup>ème</sup> Thermique

Toutes les voitures doivent participer au tour de formation (s'il existe, sinon aux essais avant départ) pour permettre de vérifier le bon fonctionnement du transpondeur. En cas d'absence aucune réclamation ne pourra être faite par le pilote absent.

## 7.8.2. REPARTITION DES PILOTES EN PRE-FINALES ET

### FINALES

Les pilotes qualifiés remontent vers la finale supérieure selon le tableau des remontées.

Toutes les pré-finales sont de 20 minutes avec les 4 premiers qui remontent dans la pré-finale supérieure jusqu'au 1/4 de finale. En 1/2 finale (de 20 mn minimum), les 6 premiers de chaque demi-finale accèdent à la finale (de 30 mn minimum).

Pour les douze pilotes qui remontent en finale, l'ordre de départ (N°1 à N°12\*) est établi selon les performances réalisées dans les deux demi-finales. **Sauf cas prévu 7.1.**

### 7.8.3. LA « DERNIERE CHANCE » OU « LAST CHANCE » (INDIQUE LC) :

Cette LC est obligatoire en CFN 4x4, CFE, Coupes 4x4, GP, sauf si le podium ou les infrastructures ne le permettent pas. Elle comprend tous les pilotes des demi-finales qui ne remontent pas en finale. Le vainqueur de cette remontée de quinze minutes remontera en finale qui se courra à 13 pilotes. Pour être courue, le nombre de pilotes doit être de 10 au minimum. L'ordre des départs se fait sur le classement des demi-finales. Le 1<sup>er</sup> part en 1, etc.

REPARTITION DES PILOTES dans les pré-finales\* :

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

\* A ajuster dans le cas de nombre supérieur

### 7.8.4. DUREES REGLEMENTAIRES

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

LC : 15 minutes

Finale : 30 minutes minimum

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

### 7.8.5. DEMANDE DE REPORT DE DEPART

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 est d'une durée maximum de dix minutes et la piste reste ouverte pendant ce temps.

En championnat et coupes de France la demande de report est possible pour les demi-finales et finales. Ce report est d'une durée maximum de dix minutes. Pendant ce report, la piste est fermée et les voitures restent dans la zone de ravitaillement en parc fermé.

Le concurrent ayant demandé le report part toujours en dernière position (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, les pilotes effectuent un tour et il est procédé à l'appel aux ordres du commissaire de piste (ou l'annonce des trente secondes).

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 sont placées en parc fermé, ce report sera le seul autorisé pour la pré-finale concernée.

### 7.9. MECANICIENS

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

Derrière la zone de ravitaillement 2 mécaniciens maximum par pilote.

Sur la grille de départ pour les pré-finales et finale, UN SEUL mécanicien est autorisé par voiture.

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

### 7.10. ARRET/NEUTRALISATION/ANNULATION DE COURSE

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

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

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

Les résultats de tous les pilotes affectés dans les pré-finales courues sont retenus jusqu'au niveau où la dernière paire des pré-finales A et B est courue et validée. Le directeur de course, en accord avec l'arbitre (s'il y en a un), se réserve le droit d'annuler une remontée A et B s'il estime qu'elles n'ont pas été courues dans les mêmes conditions.

Si les pré-finales sont courues et validés, le classement s'effectue sur ces pré-finales sinon le classement s'effectue sur les qualifications. Si les épreuves sont interrompues pour des raisons de commodités (repas des concurrents ou Chronomètres, etc.), la piste n'est pas fermée plus de 30 minutes (sauf règles

# TT1/8<sup>ème</sup> Thermique

obligatoires ou timing spécifique communiqué par l'organisateur). Au-delà, la piste est ouverte aux essais libres. Les décisions d'officialisation des résultats de manches de séries sont prises à la fin des qualifications.

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

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

en cas de demi-finales, sinon le résultat couru à l'interruption devient le classement final.

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

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

## 7.11. PLUIE EN QUALIFICATIONS

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

## 8. CALENDRIER NATIONAL/INTERNATIONAL

Pour informations complémentaires voir le site de la FFVRC <http://www.ffvrc.fr> :  
les différentes rubriques: calendrier, fiches circuits et EFRA-IFMAR

EPREUVES	DATES	LIEU	SELECTION
GP Efra warm up CEB	3-5 mai 2019	Silla (Espagne)	NON
GP Efra warm up CEA	24-26 mai 2019	Sacile (Italie)	NON
Championnat d'Europe « B »	14-16 juin 2019	Silla (Espagne)	OUI
Championnat d'Europe « A »	9-14 juillet 2019	Sacile (Italie)	OUI
Championnat d'Europe +40 ans	13-15 septembre 2019	Landshut (Allemagne)	OUI
<b>CHAMPIONNAT DE FRANCE – TOUT-TERRAIN 1/8EME 4X4 « ELITE » ET NATIONAL 4X2</b>			
Manche 1	20-21 avril 2019	Les Andelys (365/N)	NON
Big Race Manche 2 (hors 4x2)	1-2 juin 2019	Boisset St Priest (1083/ARA)	NON
Manche 3 (CF2 4x2)	22-23 juin 2019	Belfort (554/BFC)	NON
Manche 4	28-29 septembre 2019	Le Pin (/IdF)	NON
Manche 5	26-27 octobre 2019	Pertuis (296/PACA)	NON
<b>CHAMPIONNAT DE FRANCE – TOUT-TERRAIN 1/8EME 4X4 « NATIONAL »</b>			
Manche 1	23-24 mars 2019	Bergerac (439/NA)	NON
Manche 2	20-21 avril 2019	Castres (1039/O)	NON
Big Race Manche 3	31 mai 1-2 juin 2019	Boisset St Priest (1083/ARA)	NON
Manche 4	22-23 juin 2019	Nœux-les-Mines (466/HdF)	NON
Manche 5	28-29 septembre 2019	Viglain (718/CVdL)	NON
<b>COUPES ET GP 4X2</b>			
Coupe des Ligues	26-28 juillet 2019	Sens (878/IdF)	OUI
Coupe de France	23 - 25 août 2019	Longvic (021/BFC)	OUI
Grand Prix 4X2 et CF3 4x2	12-14 juillet 2019	La Bastide Saint Pierre (796/O)	NON