

44. THERMIQUE RC

-oOOo-

44.1 - LES CATÉGORIES :

44.1.1 – LES VOITURES :

Sont admises à participer, les voitures :

- radio commandées,
- propulsées par un moteur thermique,
- carrossées.

Elles sont réparties en deux catégories :

- Tout terrain thermique 1/8^{ème}
 - 4x2
 - 4x4
- Tout terrain thermique 1/5^{ème}

44.1.2 – LES COMPOSANTS :

- Pour les catégories 1/8^{ème} :

- Les voitures sont des tout-terrain à l'échelle 1/8^{ème}, sans boîte de vitesse ni liaison possible entre roues avant et arrière pour les 4x2.
- Le moteur est un monocylindre 2 temps de 3,5cm³.
- La carrosserie doit être fixée solidement au châssis. Tous types de carrosseries sont autorisés.
- Le pare-chocs avant est obligatoire. Il ne doit pas être blessant ni dépasser en largeur les roues avant.
- L'antenne doit être souple.
- Les pneus cloutés sont interdits.
- Le réservoir a une contenance maxi de 125cc (y compris les durites et filtres).
- Le carburant est composé de méthanol, d'huile et de nitrométhane.
- Le silencieux est placé à l'intérieur ou entouré d'une protection efficace. Le niveau sonore maximum autorisé est de 83db (mesuré à 10m et décibel-mètre à 1m du sol).
- Sécurité : Toutes les voitures doivent être équipées d'un frein et d'un débrayage permettant de maintenir la voiture immobile, moteur tournant.
- Poids : mesuré réservoir vide, sans transpondeur, accus en place, il ne doit pas être inférieur à 3kg pour les 4x4 et 2,5kg pour les 4x2.

- Pour la catégorie 1/5^{ème} :

- Les voitures sont des tout-terrain à l'échelle 1/5^{ème}, 2 roues motrices, propulsion arrière sans rapport variable, boîte de vitesse interdite.
- Le moteur est un monocylindre 2 ou 4 temps de 30cm³ maxi (turbo et compresseur interdits).
- La carrosserie doit être fixée solidement au châssis. Tous types de carrosseries sont autorisés.
- Le pare-chocs avant est obligatoire. Il ne doit pas être blessant ni dépasser en largeur les roues avant.
- L'antenne doit être souple.
- Les pneus cloutés sont interdits.
- Le réservoir a une contenance maxi de 1000cc (y compris les durites et filtres).

- Le carburant est composé d'essence disponible à la pompe. Seul additif autorisé : huile.
- Le silencieux est placé à l'intérieur ou entouré d'une protection efficace. Le niveau sonore maximum autorisé est de 85db.
- Sécurité : Un système de frein capable de stopper la voiture est obligatoire. L'interrupteur coupe-circuit doit être accessible et matérialisé sur la carrosserie (triangle ou cercle rouge de 25mm). Un dispositif de sécurité capable de couper les gaz en cas d'interférence ou panne radio est conseillé.
- Poids : mesuré réservoir vide, sans transpondeur, accus en place, il ne doit pas être inférieur à 8kg.

44.2 – LE CIRCUIT :

Tracé à l'extérieur il doit avoir un développement suffisant pour la taille des modèles (200m minimum).

Le revêtement ne doit pas détériorer les voitures (cailloux, trous). Le public devra être protégé des éventuelles sorties de piste.

Le podium doit être assez grand pour y accueillir les pilotes (à l'exclusion de toute autre personne !).

Largeur de la piste : 3 m au minimum.

44.3 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES :

44.3.1 – Poules :

Les épreuves se déroulent par poules, la composition de celles-ci étant étudiée de façon à éviter au maximum les problèmes d'interférences et, si possible, la "lutte" entre concurrents d'un même département. Selon le nombre de concurrents, les poules peuvent être constituées de voitures du même groupe (par exemple, les « 1/8^{ème} » 4x2 courent avec les « 1/8^{ème} » 4x4) mais pas de groupes différents (Les « 1/8^{ème} » ne courent pas avec les « 1/5^{ème} »).

44.3.2 – Déroulement d'une course par poules :

44.3.2.1 – LES DÉPARTS :

Le directeur de course doit vérifier sur la ligne de départ que les numéros attribués avant les épreuves sont tous visibles et différents et que les voitures respectent les caractéristiques de leur catégorie. Il signale toute anomalie mais n'est pas tenu d'attendre sa correction pour donner le départ.

Les départs des manches de qualification peuvent se faire - selon le logiciel de comptage utilisé - décalés en distance ou en temps :

- Décalés en distance : en quinconce, le premier à la corde, et avec un écart de 3 m entre deux voitures qui se suivent sur la même ligne. Pour la première manche, la place sera attribuée en fonction du numéro de dossard du concurrent ; pour toutes les manches qui suivront, la place sera attribuée au regard du résultat de la manche précédente (sans changement des numéros de dossards).
- Décalés en temps : des « tops départ » sont donnés toutes les 1 à 3 secondes, chaque voiture ne pouvant partir qu'après le « top » qui lui est donné et son passage sur la ligne de départ mettant en marche son chronomètre (systèmes de comptage par puces). L'ordre des départs est établi de la même manière que pour le départ décalé en distance.

Un minimum de 3 mn, sans excéder 10 mn, doit exister entre la fin d'une série et le départ de la suivante.

Causes de retard dans les départs : Les retards dans les départs ne sont acceptés que pour deux raisons :

- problème de micro-ordinateur
- problème de fréquences radio (interférences)

Les départs des manches de finales sont font décalés en distance (voir plus haut) en fonction du classement à l'issue des qualifications.

44.3.2.2 – LES ARRIVÉES :

Elles ont lieu au premier passage de la ligne après le temps réglementaire de course (15mn pour les « 1/ 8^{ème} », 10mn pour les qualifications « 1/ 5^{ème} » et 30mn pour les finales « 1/5^{ème} »).

Les voitures qui ne sont pas en course au moment de l'arrivée sont quand même classées : elles seront créditées du nombre de tours complets effectués et d'un temps (ex. :15 mn 00 s en « 1/5^{ème} »).

Une minute sera accordée pour terminer le tour en cours.

44.3.2.3 – LES QUALIFICATIONS :

Elles débutent à l'heure définie par l'organisateur et se courent par catégories.

Chaque concurrent a droit à au moins trois manches de qualification.

Il doit y avoir un minimum de quatre voitures sur la piste de départ, avec un maximum de sept.

Un temps minimum de 20 mn doit être respecté entre deux manches (qualification et/ou finale) d'un même concurrent.

Le ravitaillement pendant une manche n'est pas autorisé, ni le changement de voiture.

44.3.2.4 – LES FINALES :

Elles sont au nombre de deux (finale A et finale B).

Elles se courent en une manche chacune, par catégorie.

Les concurrents qualifiés pour une finale le sont de la manière suivante :

- Au meilleur total des manches de qualification (la plus mauvaise n'est pas prise en compte).
- Les six premiers ont accès direct aux finales A.
- Du 7^{ème} au 13^{ème}, ils ont accès aux finales B et le meilleur est repêché pour participer aux finales A.
- Le deuxième des finales B, quel que soit son résultat, est classé après le dernier des finales A, soit 8^{ème}.

44.3.2.5 – NUMÉROTATION DES VOITURES :

L'organisateur fournit à chaque concurrent un numéro, si possible noir sur fond blanc, adhérent parfaitement. Le N° de dossard attribué ne pourra être changé que pour les finales.

La lisibilité des numéros est contrôlée par le directeur de course sur la ligne de départ.

44.3.2.6 – LES « RAMASSEURS » :

Le rôle de ramasseurs est tenu par les pilotes de la manière suivante : chaque pilote aura une manche pour ranger son matériel et sera ramasseur pour la suivante (les pilotes de la manche 1 seront ramasseurs de la manche 3, ceux de la manche 2 le seront pour la manche 4 etc.). Autour du circuit se trouveront sept postes numérotés de 1 à 7. Chaque ramasseur occupera la place portant le numéro qu'il avait lors de la manche.

Pour la première manche du concours, ce sont les pilotes de l'avant-dernière manche de qualification qui assureront ce rôle et pour la deuxième, ceux de la dernière manche.

Dans le cas où une personne est dans l'impossibilité de tenir sa place de ramasseur, elle peut se faire remplacer par une autre personne de son département (de même catégorie d'âge, voire plus âgée), en sachant toutefois que c'est celui qui devait normalement tenir ce rôle qui aura la sanction le cas échéant.

44.4 – PÉNALITÉS EN COURSE :

44.4.1 – Causes de pénalités :

Les pénalités sont appliquées par le directeur de course, pour

- ramasseur absent
- pilote coupant un virage
- réparation sur la piste (autorisée uniquement hors piste)
- non franchissement d'un obstacle
- comportement antisportif ou dangereux
- non respect du règlement ou des décisions du directeur de course
 - les voitures doivent franchir la ligne d'arrivée seules, non poussées
 - les pilotes sur le podium se doivent de rester discrets et, particulièrement d'éviter de proférer des jurons (et à fortiori des insultes !).
 - les ramasseurs doivent être seuls à leur poste, non accompagnés d'une personne qui pourrait les distraire de leur tâche.

44.4.2 – Pénalités :

- 1 : Avertissement au micro
- 2 : En cas de non prise en compte de l'avertissement, 10 s de pénalité sur la course que le concurrent en cause vient ou est en train d'effectuer
- 3 : Un tour de pénalité
- 4 : Disqualification d'une course
- 5 : Disqualification définitive

44.5 – CLASSEMENT :

Le classement est fait par catégories d'âge et de voiture (1/8^{ème} 4x2 jeunes, 1/8^{ème} 4x2 adultes, 1/8^{ème} 4x4 jeunes, 1/8^{ème} 4x4 adultes, 1/5^{ème} jeunes, 1/5^{ème} adultes) si il y a au moins 4 inscrits ayant couru au moins une manche. Dans le cas contraire, il y a seulement un classement par catégorie (1/8^{ème} 4x2, 1/8^{ème} 4x4, 1/5^{ème}) voire par groupe (1/8^{ème}, 1/5^{ème}).

44.6 – PRINCIPES GÉNÉRAUX :

- Sécurité du public, des officiels, ainsi que des pilotes et de leurs aides.
- Respect de l'environnement.
- Visibilité maximale des voitures en tout point du circuit pour les pilotes et les officiels.
- Dispositions matérielles interdisant toute tricherie ou tentative de tricherie.
- Caractéristiques générales de la piste adaptées à l'échelle des voitures.

44.7 – RÈGLES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ :

- L'enceinte du circuit est soumise à une stricte interdiction de fumer.
- La zone de ravitaillement est réservée aux mécaniciens des pilotes. Un pilote ne peut être assisté que de deux mécaniciens au maximum.
- Les zones réservées au public doivent être séparées de l'enceinte du circuit par un dispositif de protection (barrières, clôture avec main-courante,...) d'au minimum 1,20 m de hauteur. Ce dispositif ne doit pas pouvoir être franchi par les voitures présentes dans l'enceinte du circuit.
- L'ensemble des protections ne doit pas gêner les pilotes ni les officiels dans la visibilité des voitures en course.

ANNEXES

ANNEXE A : Personnes qui peuvent être autorisées à pénétrer sur la piste

Seuls peuvent être autorisés par le directeur de course à pénétrer sur la piste, à l'exclusion de toute autre personne :

- les concurrents ainsi que leurs aides tels que définis dans les règlements UFOLEP, titulaires d'une licence UFOLEP validée pour la saison en cours et portée de manière visible ;
- les juges, arbitres et officiels UFOLEP, dont la présence est requise pour le bon déroulement de l'épreuve, titulaires d'une licence UFOLEP validée pour la saison en cours et portée de manière visible ;
- les représentants des forces de l'ordre ainsi que les personnels des services de secours dûment accrédités.

ANNEXE B : Direction et jury de l'épreuve

ARTICLE 1 : Directeur de course :

Il assure le bon déroulement de l'épreuve en coordonnant les moyens mis à sa disposition. Il doit avoir suivi une formation complète.

Toutes les décisions ayant rapport avec les véhicules ainsi que les sanctions sportives (faits de course) sont prises par le directeur de course et lui seul.

Le directeur de course peut interrompre l'épreuve à tout moment, s'il juge qu'il y a des risques et que la sécurité des pilotes et/ou du public est en danger.

Il est responsable de la rédaction du rapport de clôture de l'épreuve.

Le directeur de course est désigné par l'instance UFOLEP sous l'égide de laquelle se déroule la compétition, sur proposition de la commission technique sportive du même niveau (Ex. : pour une épreuve de niveau départemental, le directeur de course est désigné par le Comité Départemental UFOLEP, sur proposition de la CTS départementale, pour une épreuve de niveau régional, Comité Régional sur proposition de la CTS régionale, ...).

Pour les épreuves interrégionales et finales nationales, le directeur de course est désigné par la commission nationale SAM-CLAP.

ARTICLE 2 : Officiels :

Tous les officiels (directeurs, commissaires de piste, commissaires techniques, pointeurs-chronomètres) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP en cours de validité et avoir suivi une formation. Tous les membres de l'organisation doivent être licenciés UFOLEP.

Les Officiels-Pilotes : Les seuls officiels pouvant être pilotes le jour de la manifestation sont les commissaires techniques. Ils sont prioritaires aux contrôles administratif et technique afin de leur permettre de remplir dans les meilleures conditions les tâches qui leur sont attribuées. Le commissaire technique ne pourra contrôler les véhicules de sa catégorie (sauf pour les amicales).

Les représentants des pilotes ne participent pas aux contrôles techniques.

ARTICLE 3 : Jury :

Le jury exerce le contrôle de la manifestation mais uniquement du point de vue de l'application du code sportif de l'UFOLEP, du règlement national de l'UFOLEP et du règlement particulier de l'épreuve. Il est également chargé de juger toutes les réclamations présentées par les concurrents ainsi que les infractions constatées par l'un des commissaires sportifs ou qui sont portées à sa connaissance par le directeur de course.

Il peut prendre toute mesure nécessaire à l'encontre de tout coureur (hors fait de course) ou officiel dont le comportement porterait atteinte au déroulement de la manifestation et à l'esprit UFOLEP.

Le jury comprend au moins le délégué officiel, le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation, tous les membres de la commission nationale SAM-CLAP présents à la manifestation et un représentant des pilotes. Le jury comprend un nombre impair de personnes.

ARTICLE 4 : Commissaires de course :

Selon leur emplacement ou fonction le jour de la manifestation, les commissaires veillent au respect des règles fixées dans un but de sécurité.

ARTICLE 5 : Contrôles, réclamations

Outre les vérifications techniques fixées par l'organisation, des contrôles pourront être effectués après la course sur les véhicules. Le choix du ou des véhicules contrôlés est fait par le directeur de course.

- Le démontage est effectué par le pilote ou son mécanicien.
- Le responsable technique de la commission nationale est habilité pour toute intervention sur les véhicules.
- Les personnes habilitées à effectuer des contrôles moteurs doivent être accréditées par la commission nationale.
- Un véhicule peut être contrôlé suite à une réclamation écrite déposée, avec une caution dont le montant est fixé annuellement, dans les 30 minutes qui suivent le début d'affichage des résultats, par un pilote ayant régulièrement participé à l'épreuve (aucune réclamation ne peut être déposée par un groupe de pilotes); cette réclamation doit mentionner les points particuliers à contrôler.
- Une réclamation, pour fait de course, pourra être déposée auprès du Directeur de course dans les 15 minutes après la fin de la manche concernée.

En cas d'infraction à la loi sur le sport ou aux présents règlements, il sera fait appel au jury. En cas de litige, le jury se réserve le droit de faire contrôler le véhicule en question dans un atelier de son choix, en présence d'un commissaire technique et du directeur de course. Dans le cas où aucune anomalie ne pourrait être décelée sur le véhicule concerné, le pilote ayant posé réclamation supportera seul les frais de démontage, remontage et transport, le montant de la caution servant à régler tout ou partie des frais. Les éventuels frais supplémentaires lui seront facturés.

Dans le cas où le contrôle se révélerait positif, le propriétaire du véhicule faisant l'objet de la réclamation supportera seul tous les frais (transport, démontage du véhicule, déplacement des officiels); son véhicule lui étant restitué, non remonté, contre paiement intégral des frais. Dans ce cas, la caution sera restituée au plaignant.

Tout pilote qui refuserait de se soumettre au contrôle technique se verrait immédiatement exclu de toutes les épreuves officielles UFOLEP (courses ou démonstrations).

Tout pilote disqualifié pour non-conformité concernant son véhicule perdra tous les points acquis dans tous les trophées auxquels il participe.

Le montant de la caution exigée pour le dépôt d'une réclamation pour fait de course est fixé chaque année par la commission nationale SAM-CLAP et publié dans les règlements sportifs et techniques nationaux.

Toute décision prise par le jury est souveraine et ne préjuge pas des éventuelles sanctions prononcées par les commissions de discipline.