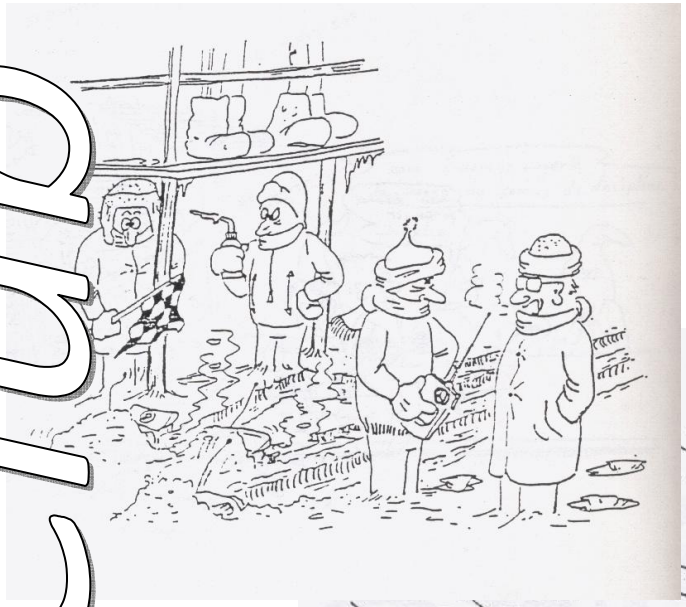
Info Auto Club





Comité directeur Novembre 2011



n°232 – Janvier 2012

<u>En couverture</u> :

Les conditions de course en début de saison,
Dessins de JiVé

Sommaire

1. COMPTE-RENDU DU COMITE DIRECTEUR DU 19 & 20 NOVEMBRE 2011 4
A. APPROBATION DE L'ORDRE DE JOUR 5
B. COMPTE-RENDU DU COMITE DIRECTEUR DES 3 & 4 SEPTEMBRE 2011 5
C. COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'EFRA 5
1. ASSEMBLEE GENERALE PLENIAIRE : 5
2. COMPTE-RENDU DE SECTION GROSSES ECHELLES, (FRANCIS BILLA) 5
3. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/10EME (PHILIPPE BERTRAND) 5
4. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/8EME (PHILIPPE BERTRAND) 5
5. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN THERMIQUE (BERNARD GRUBIS) 5
6. COMPTE-RENDU DE SECTION ELECTRIQUE (JEAN-PATRICK CAILLAUD) 5
7. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN ELECTRIQUE (JEAN-PATRICK CAILLAUD) 5
8. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE ELECTRIQUE (MICHEL VIALLA) 5
D. POINTS DES COMMISSIONS TECHNIQUES A REPRENDRE 6
1. COMMISSION PISTE 1/8EME CLASSIQUE, (PHILIPPE LAFENETRE) 6
2. PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS PISTE 1/8EME (PH. BERTRAND) 7
3. COMPTE-RENDU DE SECTION MOTO RC (FREDERIC LAPEYRE) 7
4. COMPTE-RENDU PISTE 1/5EME (OLLIVIER LECOLLINET) 7
5. COMPTE RENDU 1/12° EL – 1/10° EL(BRIEUC GOUALIN) 9
6. MODIFICATIONS REGLEMENT TOUT TERRAIN 1/10EME (J.PATRICK CAILLAUD) 11
E. REVERSEMENTS AUX LIGUES 13
F. CALENDRIER SUR LES COURSES EFRA ET FVRC 13
G. TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DE LA FVRC 15
H. PROJET DE REMBOURSEMENT DES FRAIS POUR LES MEMBRES DU CD ET REPRESENTANTS FEDERAUX 16
I. QUESTIONS DIVERSES 16
1. NUMEROS DE COURSES : 16
2. COMMISSION EVOLUTION (D. NORMAND) 17
3. RG – RI ..... **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**
4. SPONSORS 17
5. PILOTES ETRANGERS 17
6. JEUNES TALENTS (P. THIOUX) 17
2. ANNEXES 18
1. COMPTE-RENDU DE SEANCE PLENIERE (PAR JEAN-LUC RETORNAZ) 19
2. COMPTE-RENDU DE SECTION GROSSES ECHELLES, (FRANÇIS BILLA) 21
3. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/10EME (PHILIPPE BERTRAND) 49
4. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/8EME (PHILIPPE BERTRAND) 49
5. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN THERMIQUE, 1/8EME (BERNARD GRUBIS) 49
6. COMPTE-RENDU DE SECTION ELECTRIQUE (JEAN-PATRICK CAILLAUD) 58
7. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN ELECTRIQUE 1/10EME (JEAN-PATRICK CAILLAUD) 63
8. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE ELECTRIQUE 1/12EME – 1/10EME () 66

EDITORIAL

Chères Présidentes, Chers Présidents,

Comme chaque année en cette période où débute le renouvellement des licences, nous avons le plaisir de vous adresser ce document d'information et de synthèse essentiel à la bonne compréhension des changements majeurs affectant la réglementation pour la saison à venir.

J'espère que cet outil vous aidera à mener à bien l'une des missions essentielles de vos Associations Sportives.

Je profite également de l'occasion qui m'est ici donnée, pour saluer de nouveau la qualité et l'efficacité de votre travail dans la chaine de délivrance de l'ensemble des licences et je vous remercie par avance sincèrement pour les efforts que vous continuerez à déployer tout au long de l'année 2012 sur cet aspect particulièrement important de la vie associative.

Enfin, je vous adresse mes meilleurs vœux ! Puisse l'année 2012 vous combler toutes et tous sur le plan personnel et apporter aux passionnés de sport automobile que nous sommes tous, les plus grandes joies et les meilleures satisfactions.

Maurice Favre

1. COMPTE-RENDU DU COMITE DIRECTEUR DU 19 & 20 NOVEMBRE 2011

Samedi 19 novembre 2011
Locaux FVRC
JUVISY/ORGE

MEMBRES DU COMITE DIRECTEUR PRESENTS

FVRC	Maurice FAVRE	Président
FVRC	Jean-Luc RETORNAZ	1er Vice-Président
FVRC	Michel VIALLA	Trésorier
FVRC	Philippe ASSELIN	Secrétaire Général (absent excusé samedi AM)
FVRC	Dominique NORMAND	Secrétaire Général Adjoint (abent excusé samedi AM)
FVRC	Philippe BERTRAND	Vice-Président
FVRC	Bernard GRUBIS	Vice-Président
FVRC	Ollivier LECOLLINET	Vice-Président
FVRC	Brieuc GOUALIN	Vice-Président
FVRC	Jean-Patrick CAILLAUD	Vice-Président
FVRC	Philippe LAFENETRE	Responsable PISTE 1/8ème "classique"
FVRC	Patrick AUVINET	Responsable TT 1/5ème (absent excusé dimanche)
FVRC	Alain BOURDERON	(abent excusé samedi AM)
FVRC	Francis BILLA	
FVRC	Arnaud LEDUN	(absent excusé dimanche AM)
FVRC	Didier PERRIN	(absent excusé dimanche)
FVRC	Daniel VALENTIN	
FVRC	Patrick THIOUX	

FVRC Isabelle (Assistante FVRC)

REPRESENTANTS DE LIGUE PRESENTS

LIGUE 2	Présidente : Marie NIRONI (uniquement le dimanche)

ABSENTS EXCUSES

FVRC	Edouard FARINES
LIGUE 7	Jack PAILLARD

Monsieur Maurice FAVRE ouvre la séance du Comité Directeur à 14h32

Nombre de votants : 14

Mr FAVRE nous informe que nous avons reçus les remerciements de la famille NOUGIER et de Mr NOUGIER Eric, suite au dèces de sa mère. C'est Jean-Luc qui s'est rendu aux obsèques au nom de la FVRC.

Présentation de Mr LAPEYRE qui est présent au Comité sur invitation de Mr FAVRE

A. APPROBATION DE L'ORDRE DE JOUR

Modification de l'ordre du jour : Modification de l'ordre de présentation des rapports

Vote du CD : P : 14 C : 0 A : 0 **Proposition Acceptée**

B. COMPTE-RENDU DU COMITE DIRECTEUR DES 3 & 4 SEPTEMBRE 2011

Vote du CD : P : 16 C : 0 A : 0 **Proposition Acceptée**

Arrivée de Messieurs Jean-Patrick CAILLAUD et Patrick THIOUX.

14h 40 - Nombre de votants : 16

C. COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'EFRA

1. ASSEMBLEE GENERALE PLENIAIRE :

Cette Assemblée Générale de l'EFRA, se déroulait à Bruxelles (Belgique) le 5/6 novembre dernier. Lecture du compte-rendu de l'Assemblée Générale par Jean-Luc RETORNAZ.

Voir compte-rendu de la séance plénière en annexe

2. COMPTE-RENDU DE SECTION GROSSES ECHELLES, (FRANCIS BILLA)

Voir annexe

3. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/10EME (PHILIPPE BERTRAND)

Voir annexe

4. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/8EME (PHILIPPE BERTRAND)

Voir annexe

5. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN THERMIQUE (BERNARD GRUBIS)

Voir annexe

6. COMPTE-RENDU DE SECTION ELECTRIQUE (JEAN-PATRICK CAILLAUD)

Voir annexe

7. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN ELECTRIQUE (JEAN-PATRICK CAILLAUD)

Voir annexe

8. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE ELECTRIQUE (MICHEL VIALLA)

Voir annexe

Suspension du Comité Directeur à 17h 00

Dimanche 21 Novembre
Locaux FVRC
JUVISY SUR ORGE

Reprise du Comité Directeur à 9 :40
15 votants

D. POINTS DES COMMISSIONS TECHNIQUES A REPRENDRE

1. COMMISSION PISTE 1/8EME CLASSIQUE, (PHILIPPE LAFENETRE)

Résolution n° 1 : **Carburant, le taux de nitrométhanol**

Proposé par : **Les pilotes**

Ramener le taux de nitrométhanol à 25%

Auto RC article 2.1 SPECIFICATIONS GENERALES :

Texte Actuel :

2.1.1 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 cm^3.

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/dm^3. Basé sur des huiles de densité normale, cela donne un maximum de 25 % de Nitrométhane pour la catégorie « Libre » & de **16 % pour la catégorie « Classique »**. Cette vérification s'effectuera par un simple flotteur, appelé Nitromax 25 où Nitromax 16 et qui est disponible dans le commerce.
Des prélèvements et des contrôles en laboratoire pourront être effectués.

Proposition du représentant de la FVRC :

Se conformer aux dispositions prises par l'EFRA et attendre l'AG 2011 pour suivre les directives.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision : rien ne change, on reste à 16%.

Résolution n° 3 : **Préparation aux courses internationales**

Proposé par : **Les pilotes**

Proposé par : Un embryon d'évolution au niveau international suscite des interrogations sur les possibilités de préparer les pilotes aux courses EFRA au sein des Championnats de France.
(type de gestion différent).

Proposition du représentant de la FVRC :

Soucieux de préserver le règlement du Championnat de France sur les bases d'aménagement réalisées au cours de ces dernières années (ce qui en garanti son attrait) la FVRC propose d'effectuer la manche de CF précédent un CE (éventuel) suivant les règles EFRA en vigueur dans la discipline.

Proposition appréciée et acceptée par les pilotes.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 15 Contre : 0 Abstention : 1

Décision : les pilotes seront préparés sur une course d'essai en CF, pour les Championnats d'Europe.

Résolution n° 5 : **Réglementation de la communication mécanicien /pilote (sifflet, klaxon, etc..)**

Proposé par : **Les pilotes**

Interdire la communication entre pilotes et mécaniciens par des artifices de type sifflet, klaxon et autre.

Réponse du représentant de la FVRC :

Ce point de réglementation est d'ordre général et doit faire l'objet d'un remaniement de l'article 4.7 EMETTEURS de l'Auto RC France faisant référence a la liaison pilote/mécanicien.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 14 Contre : 0 Abstention : 2

Décision : Interdire la communication par sifflement.

2. PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS PISTE 1/8EME (PH. BERTRAND)

Résolution n° 1 :

Proposé par : **Ph. BERTRAND**

1. Modification du poids de base de la voiture qui passe de 2.5 kg à 2.400 kg.
2. Le diamètre de la buse de carburateur: 8mm maxi (pige)

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

3. COMPTE-RENDU DE SECTION MOTO RC (FREDERIC LAPEYRE)

La section moto RC a été ajoutée aux différentes sections autos RC au sein de la FVRC pour la saison 2011. Le but est de développer cette discipline dont la pratique est identique aux autos RC et de surcroit sur les mêmes mini circuits. Egalement de pouvoir le cas échéant de compléter un plateau trop faible lors d'un course de ligue autos.
Un règlement simple, s'appuyant sur les mêmes valeurs qu'en auto RC, a été développé. Ces premières règles sont essentiellement dédiées à l'organisation d'un challenge en France, et plus particulièrement pour les motos de piste à l'échelle 1/5eme.
Elles ont été suffisantes pour satisfaire les clubs organisateurs et les participants du challenge. Nous avons donc pour 2011, 3 champions car le challenge comprenait 3 catégories de motos de piste.

L'impact de ces courses sur le public, sur les medias a été très bon. Les clubs s'intéressent de plus en plus à cette nouvelle discipline.

Les clubs organisateurs 2011 du Challenge France Moto RC :

- **RADIO MODEL CLUB DE PIERRELATTE (131)**
- **MINI BOLIDES VICHY CUSSET BELLERIVE (256)**
- **MINI RACING CAR LONGVICIEN (021)**
- **NANTES RACING CLUB (964)**

Ces clubs avaient tous au moins un membre motard RC. Ce sont ces membres qui ont incités leurs clubs à prendre ces courses. Les clubs qui ont suivis et ont été enchanté de leur course, mais une participation plus forte sera un gage de réussite et d'avenir pour cette nouvelle catégorie. Une région a organisé un challenge régional s'appuyant sur ses courses de ligue autos.

Nous avons fédéré de nouveaux pilotes et aussi de jeunes talents. Globalement le niveau de nos pilotes s'est élevé en 2011. En effet, au championnat du monde à Lostallo, un pilote français est champion du monde accompagné par un de nos jeunes sur le podium stock bike (3 eme). Notre autre gamin, aidé par la FVRC, a encore disputé la finale thermique.

Les licences MOTO en 2011 :
Nous avons eu 61 licences MOTO, dont 31 simples, les autres ont aussi pris des licences auto.

Le challenge France moto RC a concerné 39 pilotes, certains ayant courus 2 catégories.
6 pilotes se sont déplacés sur les 4 courses.
13 sur 3, 3 sur 2 et 18 en on fait une seule.

Nos champions sont : Virgil Besnard catégorie Super Bike
Fabien Le Rochais catégorie Stock Bike (également chpt. du monde)
Corentin Blaise catégorie Nitro Bike

Je pense que pour 2012 et les années suivantes le nombre de licences devrait croitre régulièrement mais lentement. L'organisation de courses locales et la prise en compte de nouvelles catégories seront les moteurs de cette croissance.

Le site de la FVRC devra diffuser les informations importantes comme les coordonnées des responsables, les dates de courses, les règles, les demandes de courses etc……

Merci

4. COMPTE-RENDU PISTE 1/5EME (OLLIVIER LECOLLINET)

Lieu :	Commission permanente
Date :	2011
Représentant :	Eric CHAMBRIER Thierry DUQUESNE Loïc HUCHON Michel LAISNAY Laurent MAHE Jean Louis MOLAT

COMPTE-RENDU DU VICE-PRESIDENT

La saison 2011 est terminée avec ses bons et ses mauvais moments. Notre très bon moment fut le Championnat du Monde 2011à Hanvec
Immense et intense joie a l'arrivée de la finale d'une heure: nous avions un Champion du Monde: Guillaume SOLON et un Vice Champion: Bernard-Alain ARNALDI.
Avec Francis Billa nous avions préparé un document mettant en valeur Pilotes et Organisateurs, cela devait paraître dans "Le Mag du Licencié" début septembre ??? Il n'est pas sorti, j'espère que ce document pourra être mis en pièce jointe de ce rapport.

La saison n'étant pas terminée lors du dernier comité directeur, il n'avait pas été possible de tirer de conclusions de notre saison. Les voici donc maintenant.

Championnats de France
Les Championnats de France se sont déroulés dans de bonnes conditions, malgré les petits nombres d'inscrits à ces compétitions.
Je tiens à remercier chaleureusement tous les Clubs Organisateurs

Comparatif participation CF 2010 et 2011

	2010	2011
Formule France	59	33
Tourisme National	63	40
Formule 1	23	32
Tourisme Elite	32	51
Total	177	156

Les chiffres montrent des progressions et des diminutions
Je vous mets ce comparatif pour calmer les ardeurs des "pour et des contre". En effet, la Formule France et le National semblent avoir baissé.
Le total élite + national est équivalent par contre la différence s'explique par des possibilités dans la participation en élite impossibles en 2010. Rappelez vous, en 2010 nous avions fait trois Zones, c'est ce qui explique l'écart. Nous avions touchés plus de pilotes avec les 3 zones régionales. Voilà pourquoi la perte se situe surtout en Formule France. Il est dommage que nous n'ayons pas pu poursuivre cette formule. Je reste à peu près certain que cela aurait fonctionné au bout de deux ans même s'il y avait des choses à corriger. Pour moi, c'était une sage solution pour les pilotes et l'avenir pour les Organisateurs. Les détracteurs de ce moment nous ont fait fléchir.

Après un sérieux travail de la commission permanente, il est décidé de ne pas changer de formule pour 2012 nous garderons la même qu'en 2011.
Presque tous les Organisateurs me donnent le même constat: pas trop de pilotes mais super ambiance, pilotes et organisateur satisfaits à l'arrivée
Toutefois la commission permanente a pour mission jusqu'en juin 2012 d'analyser tous les résultats. Il est clair que si les effectifs ne montent pas en National et Formule France, il nous faudra faire des choix pour 2013. Cela pourrait aller jusqu'au regroupement, (ce qui ferait temporairement la joie des commerçants) je dis bien temporairement car à regrouper nous diminuerions les temps de roulage et nous verrions vite des découragements en Formule France et en National. J'espère que nous n'en arriverons pas là, pour le bien de ces catégories; ou bien alors que des solutions autres se fassent jour. La commission travaille déjà sur le futur et essaie d'anticiper sur l'évolution du nombre des participants.

La coupe des Ligues
Là non plus, pas de gros effectifs, le Club de Vichy (MBVCB) a su faire un Weekend agréable et chaleureux avec un repas le samedi soir sur le circuit et de gros temps de roulage très appréciés.
Formule France : 10, tourisme : 9, Coupe quadra : 16, pour la Formule 1 c'était la Coupe de France: 8 (ce n'est pas assez !.....)
Là, nous avons joué de malchance: cette Coupe était desservie par les Championnats du Monde (des pilotes potentiels y étaient spectateurs), la dernière manche de Championnat et la Coupe de France: courses trop rapprochées mais le calendrier était ainsi.
La Coupe de France
Le circuit de Reims nous recevait avec, comme d'habitude, un super accueil. Rémy COUCHON et toute son équipe possèdent un savoir-faire qui reste très grand. Croisons les doigts pour sa candidature au CM 2014 en Tout Terrain 1/8ème thermique
Les effectifs : Formule France 18, Tourisme : 41. Dommage que le dimanche la pluie ait gâché la fête. Il arrivait aux Pilotes de faire du bateau.
Il est regrettable que certains grands pilotes et quelques moins grands soient partis le dimanche sans même sortir leur matériel ni prévenir l'organisateur. Un organisateur cela se respecte et pour la Coupe il était possible de lui faire honneur.
Heureusement des GRANDS et moins GRANDS sont restés et on fait une super compétition: BRAVO a tous, Organisateurs et Pilotes !

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION TECHNIQUE

Résolution n° 1 : **Démarrage moteur dans les stands**
Proposé par : Commission et FVRC
Aucun démarrage moteur dans les stands en CF et en Ligue à partir du 1er janvier 2012
L'organisateur mettra à disposition deux tables judicieusement positionnées hors des stands et suffisamment éloignées de ceux ci

Comité Directeur
Vote :
Pour : Contre : Abstention :
Décision : A voir dans le règlement général

Résolution n° 2 : **Moteur**

Proposé par : FVRC

Pour 2012, nous adoptons la règle EFRA sur les moteurs pour la catégorie **Elite**

Le volant moteur ne doit comporter qu'une paire de pôles magnétiques (c'est-à-dire, un nord et un sud)

Toutefois pour le Championnat de France National nous accordons un sursis jusqu'au 1er janvier 2013

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

Modification à intégrer dans le règlement particulier

Résolution n° 3 : Différentiel Formule France

Proposé par : Commission et FVRC

Différentiel exclusivement à pignons, 2 satellites et deux planétaires à denture droite, équipé de ses rondelles de calage (non réglable ni autobloquant) les corps en alu issus des différentiels réglables ou autobloquants sont interdit.

Application 2013

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

Résolution n° 4 : Moteur Formule France

Proposé par : Commission et FVRC

A: Boite à clapets et culasse rapportée interdites, applicable en 2012

B **: Un contrôle d'information sur les moteurs sera mené sur les CF de façon à interdire les préparations coûteuses et donc néfastes a la catégorie.**

L'application des moteurs non préparés pour la Formule France sera effective au 1er janvier 2013

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

5. COMPTE RENDU 1/12° EL – 1/10° EL (BRIEUC GOUALIN)

Catégorie 1/12 Electrique

4 manches au calendrier cette hiver
Argenteuil vient de se dérouler en Novembre. Nantes aura lieu en Décembre, Pierrelatte en Janvier, Montbrison en Février.

38 participants ont fait ce premier championnat de France, 30 présents en modifié, 8 en stock. S'ajoutent 8 pilotes dans une amicale 1/10 type DTM. La course a été organisée comme attendu et nous avons pu assister à une compétition d'excellent niveau, en particulier en stock où le niveau devient élevé et resserré. En modifié, Patrick Miltat s'est imposé. En Stock, Arnaud Lempérière a gagné son premier championnat de !France le jour de ses 18 ans.

Le règlement de l'année précédente est maintenu pour cette année.

Nous aurons cette année un championnat d'Europe Stock du 9 au Il mars 2012 en Autriche.
Il y a une évolution majeure pour le règlement de la compétition en Stock: Les variateurs électroniques à timing dynamique seront interdits.

En modifié, ce sera un championnat du Monde en Hollande du 21 au 28 juillet 2012. Il sera organisé avec le championnat du monde 1/ 10 touring car.

Catégorie 1/10 Electrique

Le championnat de France 1/10 tourisme s'est achevé par une manche au club de Limoges.

Je tiens en premier lieu à remercier tous les clubs qui nous ont organisé des compétitions nationales cette année. Nous avons été accueillis à chaque fois par des équipes motivées, organisées et en nombre. Le club de Limoges a en ce sens parfaitement conclu la saison. Quel plaisir de voir ces clubs spécialisés en compétitions thermiques qui prennent le temps de comprendre notre discipline et savent impliquer tant de bénévoles.

En second lieu, je tiens à remercier les pilotes qui ont participé à ce championnat. Ils nous ont offert des courses de haut niveau dans toutes les catégories et les résultats furent très serrés, en en particulier en Stock.

Doublé du club de Longwy, comme cela s'est produit par le passé:
En Stock, Joan urbain s'est imposé à cette dernière course, ce qui lui a permis de remporter le titre. Il devance Jean Delorme, très constant, et Manuel Wagner, brillant mais manquant de réussite. 4 vainqueurs différents en 5 manches, le suspens aura duré jusqu'à la dernière finale!

En Modifié, Loïc Jasmin termine cette saison en beauté en remportant sa troisième course, lui offrant le titre.

Côté européen, l'EFRA a supprimé la course hivernale sur moquette.
Elle a été remplacée par un championnat d'Europe Stock. La course aura lieu du 6 au 9 septembre 2012 en Espagne. Là encore, les variateurs électroniques à timing dynamique seront interdits.
En dépit de l'augmentation de performances de nos accumulateurs, les courses se courront toujours sur 5 minutes.

Je vais donc vous faire des propositions pour nous adapter à cette nouvelle donne.

Je vous remercie pour votre attention.

Brieuc GOUALIN

MODIFICATIONS REGLEMENT PISTE 1/10ème EL. (BRIEUC GOUALIN)

Résolution n° 1
Proposé par : Brieuc GOUALIN

Texte actuel

Non traité
Texte Proposé:
Ajout d'un point 2.1.8: *Variateurs électroniques*
En catégorie 1/10 Tourisme Standard 10.5, tourisme Standard 13.5 et *en catégorie* 1/12 *standard 10.5, le variateur électronique (et appendices qui peuvent y être associés) ne peut modifier le timing mécanique choisi sur le moteur* et *ne doit pas permettre une gestion avancée du contrôle du moteur. Ces variateurs seront appelés "Boost 0".*
La commutation des séquences est limitée à 6 *séquences* et *la commutation du variateur doit suivre la commutation des signaux des capteurs du moteur sans aucune modification (traitement* 1:1). *Toute programmation ou système qui permet une modification du timing, avance ou retard, en fonction de la montée en régime du moteur est prohibée.*
L'avance sur le moteur, fixée mécaniquement, et *libre mais ne peut être modifiée une fois le moteur en fonctionnement.*
Le variateur utilisé devra avoir un mode de clignotement spécifique par LED permettant d'identifier que le mode "Boost 0" est employé.
Le mode "boost 0" pourra être contrôlé à *tout moment par l'organisation, indépendamment du clignotement.*

Comité Directeur

Vote :
Pour : 15 Contre : 0 Abstention : 1

Décision :
Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

Résolution n° 2
Proposé par : Brieuc GOUALIN

. Texte actuel:
2.1.4.7: Il est obligatoire de charger un pack lipo avec un "safety pack" [...] *étouffer les flammes d'un possible incendie*

Texte Proposé:
Dès lors qu'un accu LiPo LiFe est branché à *un dispositif de charge, régulation ou décharge, il doit être disposé dans un sac ou boite, destiné* à *étouffer les flammes d'un possible incendie. Tout dispositif de chauffe de l'accumulateur est interdit*

Comité Directeur

Vote :
Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :
Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

Résolution n° 3
Proposé par : Brieuc GOUALIN

. Texte actuel:
2.2.5: En cas de pluie, et si la piste est déclarée mouillée, sont autorisés:
-Les pneus pit 20 largeur 21mm
-Les pneus Vtec radial D 20 rain tires

Texte Proposé:
2.2.5: En cas de pluie, et si la piste est déclarée mouillée, sont autorisés:
-Les pneus Vtec radial D 20 rain tires

Comité Directeur

Vote :
Pour : 15 Contre : 0 Abstention : 1

Décision :
Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

Résolution n° 4
Proposé par : Brieuc GOUALIN

. Texte actuel:
2.2.5: Les roues en 2010 sont celles fournies par SMS sous la référence SWP-36-FVRC

Texte Proposé:
2.2.5: En manches nationales, championnats et *coupes, les roues en 2012 sont celles fournies par ART sous la référence Ride RE* 36, *en course de ligue, il n'y a pas de modèle imposé.*

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 1

Décision :

Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

6. MODIFICATIONS REGLEMENT TOUT TERRAIN 1/10EME (J.PATRICK CAILLAUD)

PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION DU RÈGLEMENT 2012
Comité Directeur 19/20 novembre 2011

Résolution n° 1
Proposé par : J-P CAILLAUD

Les progrès réalisés avec l'introduction du brushless ne sont en rien comparables (performance) à ceux introduits par les LiPo et autres variateurs électronique de dernière génération. Pour ce qui concerne l'E.F.R.A la dernière AGM a confirmé que le moteur standard utilisé par les disciplines électriques était le 10,5T, par contre a été également confirmé qu'à compter de 2012 les variateurs 'Calage 0' seront obligatoires dans les championnats E.F.R.A. dit 'Brushless Motor Spec' à compter de 2012.
En l'absence de liste officielle pour ces variateurs dits 'Calage 0' mais aussi de moyen simple pour les contrôle, JPC propose au comité directeur de voter la résolution suivante :
La décision de s'aligner en Tout Terrain Électrique sur le règlement EFRA est reportée à 2013 pour la catégorie 4x2 STANDARD.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

Résolution n° 2
Proposé par : J-P CAILLAUD + CN TT10EL

La commission technique demande à ce que soit acté dans nos règlements la possibilité de porter à 12 (maximum) le nombre de pilotes dans une série de qualification. Compte tenu du nombre de pilotes inscrits, l'introduction des manches à 12 pilotes permet de rouler plus, la diminution du nombre de séries entraine une augmentation du nombre de manche.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

Résolution n° 3
Proposé par : CN TT10EL

La commission demande que soient maintenues les listes des moteurs brushless 10,5T et 13,5T (STOCK) utilisables dans les championnats organisés sous l'égide de la F.V.R.C. , listes communes Piste et Tout Terrain 1/10ème électrique publiées sur le site de la Fédération.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

Résolution n° 4
Proposé par : Jean-Patrick CAILLAUD

Accumulateurs LiPo, liste des accumulateurs autorisés ?
L'intégralité des accumulateurs autorisés par l'EFRA n'est pas nécessairement distribués sur le territoire nationale, par ailleurs ces accumulateurs sont haut de gamme avec un paramètre coût non négligeable. Notre règlement actuel, permet l'introduction dans nos championnats d'accumulateurs peut être moins haut de gamme distribués sur le marché par des distributeurs français ayant officiellement pignon sur rue et donc une assurance de sérieux.
Afin de maintenir le service aux pilotes, JPC propose de prolonger pour un an la procédure homologations accumulateurs LiPo.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 15 Contre : 1 Abstention : 0

Décision :

Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline

Résolution n° 6
Proposé par : CN TT10EL

Modification Règlement TT10EL :
3 – Circuits Dimensions conseillés, largeur : **2,5 mètres** minimum
Cette largeur est amplement suffisante pour l'échelle, elle reflète par ailleurs la réalité de nombreux circuits.

Comité Directeur

Vote :

Pour : 16 Contre : 0 Abstention : 0

Décision :

Modification à intégrer dans le règlement 2012 de la discipline



E. REVERSEMENTS AUX LIGUES

LIGUE	TOTAL LICENCE	SOMME	Chambres	REPAS	Pénalité	VIREMENT
1	837	3 134,28		44,00		3090,28
2	649	2 599,44		44,00		2555,44
3	381	1 463,52		22,00		1441,52
4	669	2 409,12		22,00		2387,12
5	201	711,24		44,00		667,24
6	729	2 585,28		44,00		2541,28
7	343	1 307,52		44,00		1263,52
8	588	2 207,88		44,00		2163,88
9	588	2 181,60	44,00	44,00		2093,60
10	849	3 040,80	88,00	44,00		2908,80
11	219	953,88		44,00		909,88
12	26	100,44				100,44
13	400	1 536,48			225,00	1311,48
14	486	1 827,96		22,00		1805,96
15	346	1 334,16		44,00		1290,16
16	462	1 743,84		44,00		1699,84
17	457	1 703,28		22,00		1681,28
18	318	1 243,92		44,00		1199,92
19	300	1 149,72		44,00		1105,72
20	151	611,04				611,04
21	180	613,68		22,00		591,68
Total	9179	34 459,08	132,00	682,00	225,00	33 420,08
FVRC	33					
Total 2010	9212					

LIG	ACC		DEC		ORG		NAT. SENIOR		NAT. JUNIOR		LIG. SENIOR		LIG. JUNIOR		TO.LIC	SOMME
0	8	15,36	21	55,44				0,00			4	17,28			33	
1	61	117,12	351	926,64	30	90,00	173	1 079,52	6	23,76	193	833,76	23	63,48	837	3 134,28
2	62	119,04	169	446,16	24	72,00	162	1 010,88	7	27,72	194	838,08	31	85,56	649	2 599,44
3	70	134,40	73	192,72	43	129,00	94	586,56	4	15,84	88	380,16	9	24,84	381	1 463,52
4	90	172,80	227	599,28	27	81,00	96	599,04	3	11,88	206	889,92	20	55,20	669	2 409,12
5	17	32,64	100	264,00	14	42,00	40	249,60	1	3,96	25	108,00	4	11,04	201	711,24
6	129	247,68	225	594,00	26	78,00	110	686,40	5	19,80	201	868,32	33	91,08	729	2 585,28
7	40	76,80	121	319,44	11	33,00	81	505,44	1	3,96	79	341,28	10	27,60	343	1 307,52
8	61	117,12	221	583,44	31	93,00	130	811,20	4	15,84	127	548,64	14	38,64	588	2 207,88
9	64	122,88	194	512,16	37	111,00	120	748,80	8	31,68	128	552,96	37	102,12	588	2 181,60
10	65	124,80	400	1 056,00	36	108,00	153	954,72	4	15,84	163	704,16	28	77,28	849	3 040,80
11	13	24,96	33	87,12	7	21,00	70	436,80	3	11,88	74	319,68	19	52,44	219	953,88
12		0,00	7	18,48	3	9,00	2	12,48		0,00	14	60,48		0,00	26	100,44
13	28	53,76	129	340,56	15	45,00	71	443,04	2	7,92	140	604,80	15	41,40	400	1 536,48
14	75	144,00	124	327,36	12	36,00	93	580,32	2	7,92	151	652,32	29	80,04	486	1 827,96
15	41	78,72	98	258,72	12	36,00	73	455,52		0,00	108	466,56	14	38,64	346	1 334,16
16	56	107,52	143	377,52	22	66,00	96	599,04	4	15,84	121	522,72	20	55,20	462	1 743,84
17	56	107,52	146	385,44	11	33,00	80	499,20	2	7,92	143	617,76	19	52,44	457	1 703,28
18	27	51,84	112	295,68	8	24,00	83	517,92	2	7,92	70	302,40	16	44,16	318	1 243,92
19	31	59,52	95	250,80	5	15,00	57	355,68	3	11,88	100	432,00	9	24,84	300	1 149,72
20	8	15,36	9	23,76	16	48,00	24	149,76	2	7,92	72	311,04	20	55,20	151	611,04
21	37	71,04	27	71,28	11	33,00	1	6,24		0,00	93	401,76	11	30,36	180	613,68
Total	1039	1 979,52	3025	7 930,56	401	1 203,00	1809	11 288,16	63	249,48	2494	10 756,80	381	1 051,56	9212	34 459,08

ACCOMPAGNATEUR	16	12%
DECOUVERTE	22	12%
ORGANISATEUR	25	12%
N. SENIOR	52	12%
N. JUNIOR	33	12%
L.SENIOR	36	12%
L. JUNIOR	23	12%

16 624,00	2010
66 550,00	
10 025,00	
94 068,00	
2 079,00	
89 784,00	
8 763,00	
287 893,00 €	

F. CALENDRIER SUR LES COURSES EFRA ET FVRC

Voir page suivante.

Calendrier 2012

Discipline	Championnat de France					Coupe de France	Coupe des Ligues	EFRA* ou autres	
	Manche 1	Manche 2	Manche 3	Manche 4	Manche 5				
PISTE 1/12ème « électrique »	**12- 13 nov. 2011**	**10-11 déc. 2011**	**14-15 janvier**	**25-26 février**	**Pas de manche**	**Pas de Coupes**			
	RCA ARGENTEUIL 02/840	**ASMN** NANTES 17/858	**RMCP** PIERRELATTE 10/131	**AMCM** MONTBRISON 08/659					
PISTE 1/10ème « électrique »	**17-18 mars**	**28-29 avril**	**26-27 mai**	**23-24 juin**	**22-23 septembre**	**13/14 Octobre**			
	SAM ZILLISHEIM 06/843	**AMCR** RUMILLY 09/747	**AMCM** MONTBRISON 08/659	**AMCC** VIEUX CHARMONT 06/327	**CAR** BESANCON **07/051**	**ASCAP** POISSY 02/525			
TOUT-TERRAIN 1/10ème « électrique »	**24-25 mars**	**14-15 avril**	**12-13 mai**	**9-10 juin**	**8-9 septembre**	**6-7 octobre**		**15-17 juin**	**10/11 novembre**
	Foire de LYON FVRC 00/099	**MARCV** VIERZON 18/147	**XTREM RACE** VIC LA G. 13/989	**MRCI** MONTIGNY LE BX 02/405	**LMRC** FEYTIAT 16/034	**AEC** MAISONS-ALFORT 01/584	**Pas de Coupe des ligues**	**Mondial Modélisme PARIS MCCD** DAMMARTIN 01/514	**Coupe des Champions SRC56** MERLEVENEZ 19 /1024
PISTE 1/10ème « 200mm »	**10-11 mars**	**14-15 avril**	**12-13 mai**	**9-10 juin**	**8-9 septembre**	**29-30 septembre**	**25-26 août**	**9-14 juillet**	
	MRTE RIS ORANGIS 02/020	**AMAC** MONTEUX 10/849	**MRC** MONTLUCON 08/126	**TMCM** CLUSES 09/819	**MBVCB** VICHY 08/256	**ARCA16** ANGOULEME 16/173			
PISTE 1/8ème « classique »	**10-11 mars**	**14-15 avril**	**12-13 mai**	**9-10 juin**	**8-9 septembre**	**29-30 septembre**			
	BMRC BOURG EN BRESSE 08/044	**ABCR** REDING 06/503	**CMB** LA FERRIERE AUX ETGS 03/272	**TRC** LA TURBIE 11/269	**MACI** INGRANDES 16/547	**RSMA** AULNAY 01/089	**MBVCB** VICHY 08/256	**EC +40 RCCL** LYON - LENTILLY 08/007	
PISTE 1/8ème « libre »	**10-11 mars**	**14-15 avril**	**12-13 mai**	**9-10 juin**	**8-9 septembre**				**21 au 26 mai**
	MODELESPACE NEUVILLE POITOU 16/767	**AMCA** AMPUIS 08/156	**RACG** GRENOBLE 09/070	**MMM** MARSEILLE **10/302**	**AMAC** AMIENS 04/207				**EC "B" 4wd MCT** THIONVILLE 06/199
TOUT-TERRAIN 1/8ème	① **24-25 mars**	**28-29 avril**	**26-27 mai**	**23-24 juin**	**22-23 septembre**	**25-26 août**	**28-29 juillet**	**18-20 mai**	**14-15 juillet**
	① **MACL** LOUDUN 17/375	**TTRC90** BELFORT 06/554	**VAMP** PIERREFEU 11/336	**CARCA** NOEUX LES MINES 04/466	**CMS** SAVIGNY LE TEMPLE 01/223	**CAV** VIGLAIN 18/718	**MRCN** COTE DE NACRE 03/631	**G.P. EFRA REMC** REIMS 05/348	**Grand PRIX 4x2 MBBM** BOULLAY MIVOYE 02/409
① : 4X4 E + 4X2 ② : 4X4 NAT.	② **24-25 mars**	**28-29 avril**	**26-27 mai**	**23-24 juin**	**22-23 septembre**			**14-16 septembre**	
	② **MBCP** PERTUIS 10/296	**MBC** CHANU 03/942	**MACSQ** SAINT QUENTIN 04/635	**ABCR** REDING 06/503	**RACG** GRENOBLE 09/070			**EC +40 MRCL** LONGVIC 07/021	
PISTE 1/5ème	③ **24-25 mars**	**28-29 avril**	**26-27 mai**	**23-24 juin**	**22-23 septembre**	**6-7 octobre**	**25-26 août**		
	③ **BMVRC** BEAUMONT MX 09/452	**GTBRC** BLAGNAC 14/529	**MCC** CONCARNEAU 19/166	**MMCB** ST AVOLD 06/896	**MODELESPACE** NEUVILLE DU POITOU 16/767	**ARMCA** ROMAGNAT 08/065	**AMO** MONTPELLIER 13/008		
③ : ELITE + F1 ④ : NAT. + FF	④ **24-25 mars**	**28-29 avril**	**26-27 mai**	**23-24 juin**	**22-23 septembre**				
	④ **Pas de manche**	**CAR** BESANCON 07/051	**LARCC** LOUVIERS 03/699	**MRC** MONTLUCON 08/126	**REMC** REIMS 05/348				
TOUT-TERRAIN 1/5ème	**Pas de manche**	**14-15 avril**	**12-13 mai**	**9-10 juin**	**8-9 septembre**	**29-30 septembre**			
		MMCR SAVASSE 09/993	**CAMSE** ST EXUPERY 09/281	**MBBM** BOULLAY-MIVOYE 02/409	**MBC** CHANU 03/942	**AMCO** HANVEC 19/257			
Challenge MOTO RC 1/5ème	**31 mars-1 avril**	**28-29 avril**	**19-20 mai**	**16-17 juin**	**15-16 septembre**				
	RACG GRENOBLE 09/070	**MBVCB** VICHY 08/256	**BMRC** BOURG EN BRESSE 08/044	**NRC** NANTES - VIAIS 17/964	**MCT** THIONVILLE 06/199	Pas de Coupes			

G. TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DE LA FVRC

L'article 3 de la convention entre la Fédération française du sport automobile et la Fédération de voitures radiocommandées stipule que cette dernière applique son propre règlement disciplinaire établi conformément au décret n°93-1059 du 3 septembre 1993 relatif aux règlements disciplinaires des fédérations participant à l'exécution d'une mission de service public. Dans ce dernier, sont instituées des commissions de discipline de première instance et d'appel pour le modélisme automobile radio-commandée.
C'est dans ce cadre que le tribunal d'appel disciplinaire de la FVRC a été amené à se prononcer sur l'affaire Busuttil/Peyron
Le versement de la caution de 600 € prévue à l'article 5.12 du règlement intérieur n'étant pas conforme au code du sport, applicable à la FVRC, les appels de Mrs Olivier Busuttil et Alexandre Peyron ont été jugés recevables sans le versement de cette somme

TRIBUNAL D'APPEL DISCIPLINAIRE DE LA FVRC

Le tribunal d'appel disciplinaire de la FVRC s'est réuni le mardi 6 décembre 2011 à 13h45 présidé par Mr Michel Vialla, assisté par Mrs René Maire et Jean Claude Demailly, en qualité d'assesseurs,
pour statuer sur les appels de Mrs Olivier Busuttil et Alexandre Peyron contre les décisions de la commission de discipline du 6 septembre 2011.
Mr René Maire a été désigné secrétaire de séance.
Etait également présente : Mme Marie Nironi chargé de l'instruction de l'affaire pour présenter les éléments recueillis aux membres du tribunal.

Les faits et procédure:

Le 17 avril 2011 avait lieu une course de ligue tout terrain 1/8ème sur le circuit du club de Roche La Molière.
Lors d'une demi finale Mr Olivier Busuttil était le mécanicien de Mr Lagrange et Mr Alexandre Peyron celui de son frère Bruno et ils se trouvaient donc tous les deux au bord de la piste.
En allant chercher une bougie dans les stands, Mr Olivier Busuttil a fait tomber son téléphone portable sans s'en rendre immédiatement compte.
Ce téléphone a alors été ramassé par Mme Calcagni, mère de Mr Alexandre Peyron, qui l'a mis dans son sac.
Le directeur de course, Mr Olivier Crespe, qui se trouvait derrière Mr Olivier Busuttil a averti ce dernier que son téléphone avait été ramassé par Mme Calcagni.
Mr Olivier Busuttil s'est alors dirigé vers Mme Calcagni en lui demandant d'une façon agressive de lui rendre son téléphone et en lui disant qu'elle avait de la chance d'être une femme sinon il y aurait eu explication.
Mme Calcagni a rendu le téléphone à Mr Olivier Busuttil qui est retourné à sa place au bord de la piste.
Mr Alexandre Peyron est alors intervenu en reprochant à Mr Olivier Busuttil la façon dont il avait parlé à sa mère et une altercation s'en est suivi entre les deux hommes.
Des témoins sont intervenus pour les séparer mais ensuite, il s'est avéré que Mr Alexandre Peyron a été blessé à la main.
Les organisateurs de la course ont appelé les pompiers et Mme Calcagni la police pour déposer plainte.
A l'hôpital, le docteur a diagnostiqué une fracture du 4ème doigt de la main gauche de Mr Alexandre Peyron.
Le 2 mai la commission de discipline de la FVRC a été saisie par Mr Maurice Favre, président de la fédération, et Mme Marie Nironi désignée comme instructeur de l'affaire.
La commission de discipline, présidée par Mr Gérard Mermejean, s'est réunie le 6 septembre 2011 en présence de Mr Olivier Busuttil alors que Mr Alexandre Peyron avait fait savoir par lettre recommandée avec AR du 26 août qu'il ne serait pas présent.
Elle a prononcé les sanctions suivantes :
- 36 mois de suspension de licence dont 18 avec sursis pour Mr Olivier Busuttil
- 12 mois de suspension de licence dont 6 avec sursis pour Mr Alexandre Peyron.

Par lettre recommandée avec AR du 3 octobre 2011, Mr Alexandre Peyron a interjeté appel de la décision de la commission de discipline à son encontre.
Par lettre recommandée avec AR du octobre 2011, Mr Olivier Busuttil a lui aussi interjeté appel de la décision de la commission de discipline à son encontre.
Par lettre recommandée avec AR, Mrs Olivier Busuttil et Alexandre Peyron ont été convoqués devant le tribunal d'appel de la FVRC pour le mardi 6 décembre 2011 à 13h45 dans les locaux de la fédération.
Par lettre recommandée avec AR datée du 25 novembre, Mr Alexandre Peyron a fait savoir qu'il
ne serait pas présent devant le tribunal d'appel et dans ce même courrier, il a expliqué pourquoi il contestait la décision de la commission de discipline.
C'est dans ces conditions que le tribunal d'appel s'est réuni en présence de Mr Olivier Busuttil qui avait fait le déplacement pour défendre son dossier.
Le tribunal a ensuite délibéré hors la présence de toute personne étrangère au tribunal.

Discussion :

Attendu que lors de la course TT 1/8ème du 17 avril 2011 à Roche la Molière, Mr Olivier Busuttil, qui était mécano d'un pilote, a perdu son portable,
Attendu que Mme Calcagni, mère de Mr Alexandre Peyron, a ramassé ce téléphone et l'a mis dans son sac,
Attendu que Mr Olivier Busuttil, qui cherchait son téléphone a été averti par Mr Olivier Crespe que c'était la dame (Mme Calcagni) qui l'avait,
Attendu que Mr Olivier Busuttil s'est alors dirigé vers Mme Calcagni pour lui demander de lui rendre son téléphone,
Attendu que Mr Olivier Busuttil a eu des paroles agressives vis-à-vis de Mme Calcagni,
Attendu que Mr Alexandre Peyron, ayant entendu les propos tenus par Mr Olivier Busutil à sa mère, s'est alors dirigé vers Mr Busuttil,
Attendu qu'il y a bien eu une altercation entre les deux hommes,
Attendu que quelqu'en soit la raison, une telle attitude lors d'une compétition doit être sanctionnée,
Attendu que les témoignages présents dans le dossier et les déclarations des intéressés ne permettent pas de dire dans quelles conditions Mr Alexandre Peyron a été blessé à la main (il pouvait s'agir d'un geste d'attaque de la part de Mr Olivier Busuttil mais aussi d'un geste de protection de ce dernier vis-à-vis d'une attaque de Mr Alexandre Peyron),
Attendu que dans ces conditions les deux antagonistes doivent être sanctionnés également,

Mais attendu, malgré tout, que le fait générateur de cette affaire reste l'attitude de Mr Olivier Busuttil vis-à-vis de Mme Calcagni et qu'à ce titre, il doit être sanctionné plus que Mr Alexandre Peyron,

Par ces motifs,

Le tribunal d'appel disciplinaire de la FVRC
- confirme la décision de la commission de discipline concernant Mr Alexandre Peyron :
  12 mois de suspension de licence dont 6 mois avec sursis
- dit que la sanction prendra effet à la date de réception du jugement du tribunal d'appel par Mr Alexandre Peyron
- Infirme le jugement de la commission de discipline concernant Mr Olivier Busuttil et le condamne à :
  12 mois de suspension de licence dont 3 mois avec sursis
- dit que la sanction prendra effet à la date de réception du jugement du tribunal d'appel par Mr Olivier Busuttil,
- dit que ce jugement fera l'objet d'une parution dans le prochain Info Auto Club

Le président du tribunal d'appel disciplinaire

Le secrétaire de séance

H. PROJET DE REMBOURSEMENT DES FRAIS POUR LES MEMBRES DU CD ET REPRESENTANTS FEDERAUX

Divers		
Téléphone fixe	Néant	
Téléphone portable (uniquement vices présidents)	Facture opérateur avec maxi 15 € par mois	
Internet	Néant	
Papeterie	Frais réels (factures)	
Timbres *	Frais réels (factures)	
Déplacements (hors CE ou CM):		
Avion	Frais réels (factures)	
Train **	Frais réels (factures)	
Carte diverses de réduction SNCF	Frais réels (factures)	
Voiture personnelle	0,30 €/km	
Voiture de location	Frais réels (factures)	
Carburant (en cas de voiture de location)	Frais réels (factures)	
Péage	Frais réels (factures)	
Hôtel (par nuit avec petit déjeuner et repas)	Frais réels (factures) avec maxi 62 €	
Déplacements CE ou CM		
France	Id déplacements (hors CE ou CM)	
Europe	Forfait: à fixer par le président	
Etats Unis	Forfait: à fixer par le président	
Asie	Forfait: à fixer par le président	
Autres	Forfait: à fixer par le président	
* Dans la mesure du possible faire effectuer les envois par le secrétariat		
** Tarif 2ème classe mais le tarif 1ère classe est accepté en cas de promotion rendant le tarif 1ère classe sensiblement égal voire inférieur au tarif 2éme classe		
Il est demandé à chacun de privilégier le moyen de locomotion le plus économique, tout en restant le plus pratique		

Comité Directeur		
Vote :		
Pour : 12	Contre : 1	Abstention : 0

I. QUESTIONS DIVERSES

1. NUMEROS DE COURSES :

EFRA : Nous avons revu le problème avec l'EFRA. Dorénavant, les numéros de courses seront envoyés aux clubs organisateurs organisant des courses internationales.

FVRC : Augmentation du lotissement des jeux de numéros pour les clubs organisateurs de courses open/promo/découverte et CF. Pour les amicales, il faudra les acheter.

2. COMMISSION EVOLUTION (D. NORMAND)

1. Une réunion avec les vice-présidents sera mise en place avant septembre prochain pour établir le nouveau format du calendrier pour 2013. Interroger les ligues qui auront leur mot à dire sur le schéma du calendrier national, jusqu'en avril-mai.

2. Pour une mise en place du dossier de candidature sur le site de la FD en mai.

3. REGLEMENT GENERAL – REGLEMENT INTERIEUR FVRC

Mr FAVRE nous informe d'une rencontre avec le président de la FFSA en novembre. Tous les statuts de la FVRC sont à revoir. Ils être vont être revus par les juristes de la FFSA .

Et nous avons toujours un bon contact avec la Fédération Française du Sport Automobile.

4. SPONSORS

Pour 2012 – la société LABEMA sera le sponsor pour les numéros de courses de la piste 1/8ème, 1/10ème et du TT 1/8ème .
Le Président souhaite que soit prévue une journée pour parler du sponsoring – dossier à monter.

5. PILOTES ETRANGERS

Pas de problème pour un pilote étranger habitant en France pour obtenir une licence de la FVRC.
Pour un pilote qui n'habite pas en France, mais y travaille: Il doit demander une autorisation à sa Fédération. Autorisation à joindre à sa demande de licence dans un club de la FVRC.

6. JEUNES TALENTS (P. THIOUX)

Patrick THIOUX informe le comité directeur que sa démarche envers les annonceurs pour leur participation à la remise des Trophées à nos Jeunes Talents est fructueuse.

FIN DU COMITE DIRECTEUR A 16h45.

✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡✡

Maurice FAVRE	Philippe ASSELIN
Président	Secrétaire Général

2. ANNEXES

1. COMPTE-RENDU DE SEANCE PLENIERE (PAR JEAN-LUC RETORNAZ)

Assemblée Générale Plénière

1-
L'Assemblée Générale annuelle de l'EFRA s'est tenue à Bruxelles les 5 et 6 Novembre 2011.
Il y avait moins de délégués que les années précédentes.
Était présents pour la FVRC :
MM. Maurice Favre, Philippe Bertrand, Jean-Patrick Caillaud, Bernard Grubis, Ollivier Lecollinet, Jean-Luc Retornaz, Romain Fournery.
A la fin de son rapport moral, Dallas Mathiesen a fait un éloge simple mais très approprié de Ted Longshaw, Président Honoraire à Vie de l'EFRA, qui est décédé le six Septembre.
Média Partners a présenté une rétrospective des actions de Ted au fil des années, pour les compétitions de voitures radiocommandées. Cette rétrospective peut être visionnée sur le site de l'EFRA.
Elle a été suivie d'une minute de silence très émouvante en souvenir de Ted Longshaw.

2-
Les rapports moraux du Secrétaire et du Trésorier ont suivi ainsi que la présentation des comptes 2010-2011 de l'EFRA et du budget 2011-2012.

3-
Parmi toutes les modifications de règlement ou statuts présentées par les différentes délégaions, seule la proposition de la FVRC puis de la Suède n'étaient pas des propositions 'cosmétiques'.
La FVRC a en effet proposé la création d'une commission de travail ayant pour mission d'étudier un système de droits de vote plus représentatif du poids en nombre de licenciés de chaque pays membres.
Après discussion et proposition de plusieurs amendements cette proposition a en définitive été rejetée.

Ci-après la proposition in extenso, avec le résultat du vote :

7. PROPOSALS REGARDING GENERAL RULES

2 CONSTITUTION OF EFRA (rule 4.1.a – f General Meeting

Under provision of § 2. rule 4.1.a - f of EFRA General Rules (EFRA Handbook 2011, page 45), FVRC propose that the EFRA AGM name a commission in charge to elaborate for next AGM latest:

A new voting chart (voting rights and procedures). (present rule is 2.4.1.b).

Necessary modifications of rules affected by a new voting rights chart.

This commission to be composed of: Chairman: EFRA President + Seven working members.

Four (4) between: Germany, France, Great Britain, Switzerland, Italy.

Two (2) between: Austria, Spain, Netherlands, Sweden, Belgium, Finland, Norway, Denmark, Portugal, Czech Republic, Croatia, Poland, Luxembourg.

One (1) between: Russia, Slovakia, Hungary, Eire, Estonia, Greece, Monaco, Slovenia, Cyprus, Bulgaria, Georgia, Turkey, Romania, Lithuania.

The commission will nominate one secretary in charge to administrate the work and publications between the members. He will produce (latest June 30th 2012), the final proposals for the 2012 AGM.

If necessary, one (1) conclusive meeting of the commission members may be organized. (Travelling costs, board and lodging will be supported by EFRA).

Working members names to be sent to Chairman latest December 15th 2011.

Licence Numbers per Federation, Valid for year: 2011

Fedration	Nr. of license	Group	%
Germany	275		
France	212		
Great Britain	165	**882**	**54%**
Switzerland	125		
Italy	105		
Austria	97		
Spain	73		
Netherlands	70		
Sweden	65		
Belgium	55		
Finland	50	**644**	**39%**
Norway	45		
Denmark	40		
Portugal	40		
Czech Republic	34		

Croatia	31		
Poland	24		
Luxembourg	20		
Russia	15		
Slovakia	15		
Hungary	12		
Ireland (Eire)	11		
Estonia	9		
Greece	9		
Monaco	7	115	7%
Slovenia	7		
Cyprus	5		
Bulgaria	5		
Georgia	5		
Turkey	5		
Romania	5		
Lithuania	5		
TOTAL	**1641**	**1641**	**100%**

Proposed by FVRC

Seconded by: Switzerland

Amended by Sweden:

Ask for volunteers to enter the commission.

Amended by EFRA

It should be 2 representatives from each block, the President, Treasurer, and Secretary and seven working members.

Was Rejected with .. 5 .. for, .11.. . against and ..1 .. abstentions.

Toutes les autres propositions consistaient principalement en modifications de détails des règlements existants.

4-

11. ELECTION OF EXECUTIVE OFFICERS

MM. Dallas Mathiesen Président et Willy Wuyts Secrétaire ont été réélus à l'unanimité.

Mr Gary Culver a été élu Président Honoraire à Vie.

5-

12. GENERAL DISCUSSION ITEMS

CONSTITUTION de l' EFRA
A l'occasion de questions diverses et sur proposition de la Suède, L'Assemblée Générale a en définitive voté la création d'un commission en charge de présenter des propositions relatives au fonctionnement de l'EFRA.
Les personnes suivantes ont été désignées pour constituer cette commission :
Dallas Mathiesen, Gary Culver, Frederick Scholander, Jean Luc Retornaz, Frans Heinsbroek, Jussi Luopajärvi

---

6-

La prochaine Assemblée générale Annuelle aura lieu les 2/3/4 Novembre 2012
Holiday Inn Diegem (Aéroport de Bruxelles).

Fin de l'AG à 12h00 le 6 Novembre 2011.

2. COMPTE-RENDU DE SECTION GROSSES ECHELLES, (FRANÇIS BILLA)

Compte-rendu réunion de section Grandes Echelles

Samedi 5 Novembre 2011.

La réunion a commencé à : 13:35

1. ACCUEIL du CHAIRMAN — Mr. Francis Billa

Le Président de la section Grandes Echelles ouvre la réunion.

2. Excuses pour ABSENCE

Des excuses ont été reçues de : Grèce, République Tchèque, et Slovénie,
Membres des Pays Présents, paiements pour la section, allocations etc.
20 places sont allouées au regard du point de règlement : 5-- 1.4

	Voitures de Tourisme			Formule 1	
1	Dario Vaseli	HR	1	MARKO GRIGIC	HR
2	Hessel Roskam	NL	2	WOHLERT CLARK	D
3	Jeffrey van Wijk	NL	3	MICHAEL POLLMULLER	D
4	Marcus Feldman	D	4	HRVOJE STEGMAYER	HR
5	Gianmarco Martelli	I	5	CATO HETLAND	N
6	Jeroen Reuling	NL	6	POELMANS JIMMY	B
6	Andrea Catalani	I	6	GLOOR MARKUS	CH
8	Costantino Nicola Marrone	I	8	MARTA STEGMAYER	HR
9	Daniel Wurster	D	9	RICHNER ROLAND	CH
10	Christoph Flakowski	DE	10	ARNALDI BERNARD-ALAIN	F
11	Michael Weiser	A	11	MITTELSTADT MARTIN	D
12	Martin Lissau	DK	12	WURSTER DANIEL	D
13	Patrick Koopman	NL	13	WILD ANDREAS	CH
14	Giovani Verbrugghe	B	14	VAN WIJK JEFFREY	NL
15	Michael Mielke	D	15	WINTER RAINER	D
16	Eric Degueldre	B	16	UTZ ERNST	D
16	Kevin Tolenaars	NL	16	WEISER MICHAEL	A
18	Weigerding Marco	D	18	ANTONIO GIL MARTI	E
19	Ernst Utz	D	19	ZVONIMIR MATOSIC	HR
20	Ivan Milakovic	HR	20	REPETTIE ANTONIO	I

PAYS	PRESENT	SECTION SUBSCR	EC	EC Re	Tout Terrain	
AUTRICHE	Ed Prochaska		1			
BELGIQUE	Curt Sonneville		7			
BULGARIE						
CROATIE	Zvonimir Matosic		2		2	
CHYPRE						
REP. TCHEQUE						
DANEMARK	Michael Lissau		4		9	
ESTONIE						
FINLANDE						
FRANCE	Ollivier Lecollinet		10		10	
GEORGIE						
ALLEMAGNE	Andreas Lamers		25		10	
ANGLETERRE	Ian Oddie		14		18	
GRECE						
HOLLANDE	Cor Roskam		7		10	

HONGRIE	Garbor Cserkutie		2		-	
IRLANDE			2			
ITALIE	Teodoro Spagnolo		4		-	
LITHUANIE						
LUXEMBOURG						
MONACO						
NORWEGE	Frank Clemenz		2		-	
POLOGNE						
PORTUGAL	Miguel Fazenda		10		-	
ROUMANIE						
RUSSIE						
SLOVAQUIE						
SLOVENIE			1			
ESPAGNE	Daniel Fuertes		25	5	8	
SUEDE	Frederick Scholander		3		-	
SUISSE	Ernesto Camponovo		8		10	
TURQUIE						
TOTAL	**14/13**		**127**	**5**	**77**	

Autres Personnes présentes : Dallas Mathiesen, Gary Culver, Maurice Favre, Alfonso Perez

3. COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE SECTION 2010

6 & 7 Novembre 2010 – Bruxelles / Belgique
Points résultant du compte-rendu :
Le compte-rendu a été vérifié et accepté tel que rédigé lors de l'AGM 2010.
Les Personnes suivantes ont été élues pour vérifier le compte-rendu de cette année :
Ante Dujic / Croatie, Andreas Lamers / Allemagne

4. CORRESPONDANCE RECUE

Le Vice-président a reçu deux moteurs pour vérifier s'ils répondaient aux règles moteurs EFRA Grandes Echelles. Les deux moteurs ont présenté quelques problèmes mineurs et seront revus avant d'être mis sur le marché en 2012. Le Vice-président a aussi reçu une demande de l'Australie pour homologuer une carrosserie de Holden Commodore. Cela a du être refusé, parce que l'EFRA ne reconnaît pas cette série en course. Cette requête avait pour objectif une proposition à cette réunion. Durant la fin de la saison, un organisateur a été mécontent de la Ranking List de l'EFRA pour la F1, parce qu'aucun numéro de Licence EFRA n'était mentionné. Il a aussi découvert (logiquement) qu'il y avait beaucoup de Pilotes inscrits sans Licence EFRA. Sujet qui sera abordé plus tard :

5. RAPPORT DU CHAIRMAN

Me voici parvenu à la fin de ma deuxième année complète d'exercice en tant que Chairman. J'espère que ce ne sera pas la dernière, et que ce premier mandat sera suivi, d'au moins un autre. A présent, je crois que vous me connaissez tous ou presque. J'ai continué à faire de mon mieux, toujours avec le même principal objectif : agir dans l'intérêt de tous, sans exception, et ce, pour toutes les catégories composant la section Grandes Echelles : les Voitures de Tourisme, la Formule 1 et le 1/6 ème Tout Terrain.
De même, vous l'avez constaté, j'essaie de répondre à toutes vos interrogations ou communications, dans un laps de temps aussi bref que possible, et ce, tout au long de l'année.
Nous formons, avec Wolfgang PETERMANN, je crois, une équipe qui fonctionne "correctement".

J'ai donc débuté la saison par l'arbitrage du premier Grand Prix EFRA de la saison à Almussafes (Espagne), où se déroulera le Championnat d'Europe des voitures de Tourisme en 2012. Ce premier GP a été un succès en nombre de Participants (19 Formule 1 et 44 Voitures de Tourisme dont 1 absent), seulement si l'on tient compte de la participation massive des Pilotes Espagnols et Portugais, que l'on n'a pas ensuite revus au long de la saison à l'exception du jeune et talentueux David PEREZ.

J'ai poursuivi en allant arbitrer le Grand Prix EFRA à Zagreb (Croatie), où j'ai été cordialement invité par le Club, en la Personne de son Président, Zvonko MATOZIC (aussi Président de la Fédération Croate) qui s'est pour moi, et pour les Organisateurs soldé par un échec retentissant : 9 Formule 1 et 10 Voitures de Tourisme. Ce type de participation aussi faible doit nous amener à une sérieuse réflexion quant à l'utilité d'organiser 6 EFRA GP par an, quand la règle précise que chaque catégorie ne peut en organiser que 3 au maximum.

J'ai ensuite été arbitré le Warm Up du Championnat d'Europe Voitures de Tourisme à Leipzig (Allemagne). A signaler, encore une faible participation avec 41 Engagés dont un bon nombre d'absents, compensés en partie par des engagements de dernière minute. Fort regrettable pour l'Organisateur, qui a engagé des frais pour le nombre de Pilotes attendus, à mon sens inutiles.

Mais alors, il n'est pas nécessaire d'envoyer un engagement, en songeant de nouveau au respect dû aux Organisateurs, qui est obligatoire, si nous voulons continuer à trouver des volontaires pour les années à venir. C'est là, l'une des bases de l'éducation élémentaire!

Situation strictement identique, avec 28 engagés, également pour les mêmes raisons « économiques », au Warm Up du Championnat du Monde à Brest, où j'étais à la demande de notre Président, en tant que Représentant EFRA seulement.

Situation encore pire au GP EFRA Off Road 1/6 ème, à Velika Gorica, (Croatie) servant de Warm Up au Championnat d'Europe de Juillet, où j'étais aussi gentiment invité en tant qu'Arbitre EFRA par Ante DUJIC, Président du Club V-MAX avec seulement 22 Pilotes engagés, et 8 absents. Les prévisions météo qui se sont avérées justes, malheureusement, sont certainement une raison de ce grand nombre de défections (totalement irrespectueuses pour l'Organisateur, encore une fois), et nous ont contraints à annuler toutes les finales, en raison de l'état de la piste, totalement impraticable, et à publier les résultats sur la seule base des qualifications.

Cette année de « grands voyages » a continué dans la seconde moitié de Juillet (4214 km en 15 jours pour information), avec les 2 Championnats d'Europe Voitures de Tourisme à Leipzig, avec 115 engagés prévus, (98 classés) ce qui est mieux que l'an dernier à Slavkov, mais grâce à une importante délégation Allemande, jouant à « la maison », Vainqueur le Tchèque Martin BAYER, et Tout Terrain à Velika Gorica, avec 73 engagés, Vainqueur le Hollandais Kay KOOPS. Cette discipline semble être dans une courbe ascendante, malgré un nombre inférieur d'engagés par rapport à Fehring l'an dernier (98 engagés, 86 classés). Effets de la crise économique, sans doute…

Le Président du Club d'Autet, Enrique ESTEVE, accompagné de 2 Membres de son Club, est venu à Leipzig les 3 derniers jours du Championnat d'Europe 2011 (en application des règles), pour y apprendre le maximum, afin d'assurer une bonne organisation de la compétition à venir en 2012 chez lui. Merci à lui. J'ai pleine confiance dans les Organisateurs Espagnols, qui disposent de belles infrastructures, adaptées, de Membres volontaires, et d'un climat normalement, particulièrement propice. Ils ont reçu en temps utile, mon rapport technique incluant les recommandations à observer en vue de cette organisation.

Cette saison "Européenne" s'est finie pour moi à Brest, où j'ai été le Représentant EFRA pour le Championnat du Monde IFMAR des Voitures de Tourisme 1/5 ème. Des raisons personnelles m'ont obligé à quitter l'évènement le 22 août au matin. Je suis, malgré tout satisfait en tant que Chairman d'abord, parce que le titre a été remporté par un Européen, ce qui n'est guère étonnant, je l'admets, mais aussi en tant que Français, puisque c'est Guillaume SOLON, du club de l'AMCO de Brest / Hanvec, qui est le nouveau Champion du Monde.

Je ne parlerai pas de mes arbitrages en Championnat de France, mais vous pouvez ainsi "apprécier" l'ampleur de la saison qui s'achève, que ce soit pour vous Pilotes et Accompagnateurs, comme pour nous, Officiels.

Vous avez pu constater que j'écris et publie mes rapports sur le site de l'EFRA, y compris celui-ci, en essayant d'y introduire quelques aspects "éducatifs", que cela concerne les nécessaires politesse et respect dus aux Organisateurs, ou bien quelques très forts rappels des règles, qu'un grand nombre de Pilotes (surtout en Tout Terrain), ignore toujours, ce qui est anormal. Si vous n'appréciez pas cette façon de faire, faites le moi savoir, et j'essaierai de me corriger.

Durant cette année, Wolfgang ou moi, avons été approchés à plusieurs reprises, par nombre de Pilotes, d'Officiels, voire des Fabricants, pour étudier la possibilité de présenter une règle sur la limitation du nombre de pneus, utilisés dans un GP EFRA, comme cela est fait et fonctionne en F1 depuis plusieurs années. Cette nouvelle règle sera présentée pendant cette réunion de section. Nous verrons bien quel en sera le résultat.

Je voudrais finir, en regrettant que le groupe de travail de Moteurs, n'ait en fait pas travaillé, sauf à la toute dernière minute. Le BRCA (Fédération Britannique) a envoyé des propositions, qui nous l'espérons seront supportées par nombre d'entre vous, car elles vont dans le bon sens pour le futur de la Catégorie.

La saison prochaine sera à nouveau chargée et peu facile à "organiser" entre les Championnats d'Europe Tourisme à Valence / Autet en Espagne, immédiatement suivi du Tout Terrain à Nene Valley en Angleterre. Il sera très difficile, tant aux Pilotes participant aux 2 (que nous avons dénombrés à une bonne dizaine, avec l'aide de quelques uns d'entre vous), qu'aux Officiels d'effectuer un si long déplacement en un laps de temps très bref. Peut-être en parlerons-nous durant la présente réunion.

J'ai encore un point à souligner :

Dans beaucoup d'évènements cette année (GP EFRA & Warm Ups), il y a eu un nombre important de "no show". C'est incorrect de la part des Pilotes qui s'inscrivent à ces courses, puis n'y vont pas, car les Organisateurs prennent leurs décisions en conséquence.

A savoir qu'ils font des investissements en matériel, en nourriture, voire en personnel, et qu'ensuite cela s'avère inutile, et entraîne des pertes financières pour eux.

Je rappelle donc aux Organisateurs, qu'ils peuvent et normalement doivent s'appuyer sur le point du règlement général 8.4.4., en page 73 de l'EFRA Handbook 2011 : dernière phrase.

- Et peut impliquer : **Paiement en avance**, et envoyer une photo pour accréditation.

Faute de quoi, c'est leur droit le plus strict de ne pas tenir compte de l'inscription du Pilote qui n'envoie pas son règlement.

Je vous souhaite une très bonne fin d'année, et espère grandement, si vous m'accordez votre confiance pour un nouveau mandat de 2 ans au sein de l'EFRA, vous retrouver tous, la saison prochaine.

Alors, comme l'an dernier, je demeurerai à l'entière disposition de tous (Pilotes, Fédérations, Fabricants, etc.) pour répondre à vos diverses questions, mais aussi et surtout des Organisateurs, pour aller assister à leur Grand Prix National, soit en tant que Chairman, soit en tant qu'Arbitre EFRA, dans un objectif de limitation de leurs coûts.

6. PRESENTATIONS DES CANDIDATURES POUR LES CE 2013 & GP 2012

La section a reçu les candidatures suivantes pour accueillir les évènements EFRA à venir. Ces propositions nous sont parvenues dans les délais ; il n'y aura pas d'autre candidature acceptée après la présentation de cet ordre du jour.

Année/Date	Date Alternat	Nature		Pays	Lieu
April 2012	July	IR	Large Scale Off Road	Great Britain	Nene Valley – Great Britain
20-22 April 2012		GP	Large Scale Off Road	Netherlands	Mach-One Circuit Stipdonkse Goorweg Helmond Netherlands
2012 May	2012 June	GP	EFRA GP 1:5 TC + F1	Austria	STOEHR-RING BERNDORF/ KIRCHBERG a. d. Raab A-8324 KIRCHBERG an der Raab STYRIA – southeast AUSTRIA 266 m ideal-length (57m straight) 4 - 5 m width
2012 June(6) 9-10	2012 May(5) 19-20	GP	EFRA GP 1:5 TC + F1	Switzerland	Lostallo - Switzerland
September 28- 30, 2012		GP	1:6 LS Off road	Spain	Alcarrás Lleida
2012 August (8) 15 -19	2012 June (6) 22-26	IR	1:5 TC (24h) 1:Truck Cup LS F1 World Cup	Switzerland	Lostallo - Switzerland
September 2012		GP	Large Scale TC/F1	Italy	Cremona
		IR	Large Scale TC/F1	Slovenia	Slovenia
16-17. June		GP	Large Scale TC/F1	Netherlands	Groningen
~~October~~	~~September~~	~~GP~~	~~Large Scale TC/F1~~	~~Germany~~	~~Leipzig~~
2013					
~~July 2013~~		~~EC~~	~~Large Scale 1:6 Off Road~~	~~Netherlands~~	~~Mach-One Circuit Stipdonkse Goorweg Helmond Netherlands~~
August 2013	July 2013	EC	Large Scale 1:6 Off Road	Spain	Alcarrás Lleida
2013 July		EC	EC Large Scale TC	Austria	STOEHR-RING BERNDORF/ KIRCHBERG a. d. Raab A-8324 KIRCHBERG an der Raab STYRIA – southeast AUSTRIA 266 m ideal-length (57m straight) 4 - 5 m width
2013		EC	EC Large Scale TC	Switzerland	Lostallo - Switzerland
2013	2014	WC IFMAR	Large Scale 1:6 Off Road	Austria	WMW Buggy Racing Center Fehring Fabrikstrasse A-8350 FEHRING southeast Styria - Austria 360 m long 4 - 6 m width

Calendrier de Courses Final pour 2012

Année/Date	Date Alternat	Nature	Pays	Lieu
15.-21.07.12		EC TC	Spain	www.autet.com
24.-28.07.12		EC LS OR	Great Britain	www.nenevalleyraceway.co.uk
28.-29.04.12		GP TC/F1	Italy	Cremona
05.-06.05.12		IR TC/F1	Croatia	Zagreb

19.-20.05.12		GP TC/F1	Switzerland	Lostallo
23.-24.06.12		GP TC/F1	Austria	Kirchberg
15.-19.08.12		1:5 TC (24h) 1:Truck Cup LS F1 World Cup	Switzerland	Lostallo
15.-16.09.12		GP TC/F1	Netherlands	Groningen
		IR TC/F1	Slovenia	Tolmin
20.-22.04.12		GP LS off road	Netherlands	Helmond
07.-08.04.12		IR LS off road	Great Britain	Nene Valley
28.-30.09.12		GP LS off road	Spain	Alcarrás,Lleida

Calendrier des Futurs Championnats d'Europe

Année/Date	Date Alternat.	Nature	Pays	Lieu
August 2013		EC Off road	Spain	Alcarrás, Lleida
July 2013		EC TC	Switzerland	Lostallo

7. ALLOCATIONS

Les allocations ont été faites pour chaque pays comme indiqué dans le tableau à l'article 2, à l'ordre du jour.

8. PROPOSITIONS DE REGLES CHAPITRE 5

3 EFRA SANCTIONS transféré de l'Assemblée Générale à la section.
Doit approuvé à nouveau par l'Assemblée Générale.

REGLE EXISTANTE :
3.3.2 Chaque Pays membre de l'EFRA peut organiser 1(un) Grand Prix EFRA chaque année et par catégorie. Chaque section peut organiser un maximum de 3 GP EFRA par an. Un GP EFRA doit être approuvé par l'EFRA.
Afin d'obtenir celle-ci, un dossier de candidature doit être envoyé au Secrétaire Général, et reçu le 31 août au plus tard.

Lors de l'AGM chaque organisateur pressenti doit faire une présentation incluant les informations appropriées concernant les capacités de logement, sur les hôtels, camping avec indication des prix, les détails des installations pour l'eau, l'énergie électrique, les W.-C. et les douches. Pour chaque entrée l'organisateur payera 5 € à l'EFRA. Le total du, sera déduit du montant de l'acompte.

AMENDER LA REGLE POUR LIRE :

3.3.2 Chaque Payas membre de l'EFRA peut organiser 1(un) Grand Prix EFRA chaque année et par catégorie. Chaque section peut organiser un maximum de 3 GP EFRA par an. UN GP EFRA doit être approuvé par l'EFRA.
Limiter strictement à 4 GP EFRA chaque année, à compter du 1er janvier 2012, avec 3 résultats retenus pour l'attribution du Titre de Champion d'Europe en Formule 1, et l'obtention de la Ranking List en Voitures de Tourisme. (4 GP EFRA en lieu et place de 3 autoriseront un droit à l'erreur, ou une absence sur un GP EFRA.
Un GP EFRA doit être approuvé par l'EFRA.
Afin d'obtenir celle-ci, un dossier de candidature doit être envoyé au Secrétaire Général, et reçu le 31 août au plus tard.

Lors de l'AGM chaque organisateur pressenti doit faire une présentation incluant les informations appropriées concernant les capacités de logement, sur les hôtels, camping avec indication des prix, les détails des installations pour l'eau, l'énergie électrique, les W.-C. et les douches. Pour chaque entrée l'organisateur payera 5 € à l'EFRA. Le total du sera déduit du montant de l'acompte.

Remarque : Organiser 6 GP EFRA comme cette année est :
- D'abord hors du règlement.

- Ensuite "un petit peu stupide" quand on constate que 10 Pilotes sont engagés en F1 et en Voitures de Tourisme, comme à Zagreb, et ce n'est pas le seul cas.

Objectif: en limitant le nombre de GP EFRA, nous pouvons espérer enrichir les plateaux, et ainsi protéger les Organisateurs, et limiter l'augmentation des coûts encore une fois.

Proposé par L'EFRA

Soutenu par : Nomac..... Non soutenu
La proposition est adoptée à l'unanimité X adoptée avec..... pour, ... contre et ..... abstention.

A été rejetée avec...., ... contre et .... abstention.
Amendée

Note: Le Comité EFRA a étudié toutes les propositions reçues et a une opinion sur chacune d'elles. Le Président de Section informera la base de ces positions.

Chapitre 5 Grandes Echelles REGLES PISTE

La règle devrait être modifiée pour lire :

1.1.

Règle existante: Il y aura 2 évènements annuels dénommés Championnats d'Europe pour déterminer le Champion d'Europe en :
a.) Formule 1
b.) 1:5 ème Voitures de Tourisme grandes Echelles
c) 1:6 ème Voitures Tout Terrain

Proposition : Il y aura 2 évènements annuels dénommés Championnats d'Europe pour déterminer le Champion d'Europe en :
a.) Formule 1
b.) 1:5 ème Voitures de Tourisme grandes Echelles
c) 1:6 ème Voitures Tout Terrain **2 Roues motrices et 4 routes motrices**

Remarques: Les adaptations nécessaires pour instituer la nouvelle catégorie Tout Terrain 4 roues motrices devront être faîtes niveau EFRA pour les 4 Roues motrices également pour les Championnats d'Europe.

Proposé par : DMC

Soutenu par : le Danemark Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…... pour, ……. contre et ……. abstention.

A été rejetée avec…., …. contre et …. abstention.

Amendement : Proposé par le Danemark : les 4 Roues Motrices seulement en GP EFRA, peuvent être utilisés comme une catégorie OPEN pour compléter le nombre de participants au CE.
Soutenu par : **Croatie**
Adopté à l'unanimité X.

La règle devrait être modifiée pour lire :

1.1.

Règle existante: Il y aura 2 évènements annuels dénommés Championnats d'Europe pour déterminer le Champion d'Europe en:
a.) Formule 1
b.) 1:5 ème Voitures de Tourisme grandes Echelles
c) 1:6 ème Voitures Tout Terrain

Proposition: Il y aura **3 (trois)** évènements annuels dénommés Championnats d'Europe pour déterminer le Champion d'Europe en :
a.) Formule 1
b.) 1:5ème Voitures de Tourisme grandes Echelles
c) 1:6ème Voitures Tout Terrain
Il n'y aura pas de Championnat d'Europe de Voitures de Tourisme 1/5ème la même année ou un Championnat du Monde IFMAR est organisé en Europe.

Remarque : Phrase additionnelle.

Proposé par : BRCA

Soutenu par : la Hollande ou Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…... pour, ……. contre et ……. abstention.

A été rejetée avec…., …. contre et ….Abstention. Amendée.

La règle devrait être modifiée pour lire :

2.5.3.

Règle existante: Orde des qualifications et Finales.
-1 Après que toutes les séries aient été courues, l'ordre des qualifications est déterminé en retenant le meilleur résultat de chaque Pilote.
-2 En cas d'obtention par plusieurs Pilotes de meilleurs résultats identiques en qualifications, me meilleur résultat suivant est retenu.
-3-Dans le cas ou plusieurs Pilotes obtiennent des résultats identiques dans une finale, le Pilote portant le numéro de départ le plus haut est considéré comme le plus rapide ; par exemple si les numéros 5 et 2 ont des temps égaux, le 5 est considéré comme devant avoir la place finale la plus élevée.
4 La sous-finale et la finale sont courus selon le programme officiel de la course (imprimé), et ne peut être changé que par un vote majoritaire des Team Managers.
-5 L'ordre de départ des Pilotes qui sont remontés en finale est basé sur le nombre de tours et le temps. Dans

des circonstances différentes ce sera le numéro 1 de la-finale A qui a le numéro 1 et le numéro 1 de la finale B qui a le numéro 2 etc.

Proposition: Ordre des qualifications et Finales.
-1 Après que toutes les séries aient été courues, l'ordre des qualifications est déterminé en retenant le meilleur résultat de chaque Pilote.
-2 En cas d'obtention par plusieurs Pilotes de meilleurs résultats identiques en qualifications, me meilleur résultat suivant est retenu.
-3-Dans le cas ou plusieurs Pilotes obtiennent des résultats identiques dans une finale, le Pilote portant le numéro de départ le plus haut est considéré comme le plus rapide ; par exemple si les numéros 5 et 2 ont des temps égaux, le 5 est considéré comme devant avoir la place finale la plus élevée.
4 La sous-finale et la finale sont courus selon le programme officiel de la course (imprimé), et ne peut être changé que par un vote majoritaire des Team Managers.
-5 L'ordre de départ des Pilotes qui sont remontés en finale est basé sur le nombre de tours et le temps. Dans des circonstances différentes ce sera le numéro 1 de la-finale A qui a le numéro 1 et le numéro 1 de la finale B qui a le numéro 2 etc.
-6- Les 4 meilleurs qualifiés remontent directement en finale.

Remarque: Quand les 4 meilleurs qualifiés sont directement remontés en finale, les Pilotes des demi-finales ont plus de chance d'atteindre la finale parce que les 4 Pilotes les plus rapides ne sont pas présents dans les demi-finales. Cela souligne aussi l'importance des qualifications plus loin, dans le système existant avec lequel ça ne revêt pas la même importance, si vous vous qualifiez 1 er, 2ème, 3ème ou 14ème.

Proposé par
NOMAC

Soutenu par : la Norvège.....Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité …., adoptée avec…... pour, ……. contre et ……. abstention.

Rejetée avec 2.pour, 9.contre et .2. abstentions. Amendé

LA REGLE EST NOUVELLE:

4.

Règle existante: **GENERAL Spécifications Techniques**

Proposition: 4.2.4
Les réglages de moteurs et la "chauffe" de ceux-ci sont strictement interdits dans les stands et aires de travail. Ils ne sont autorisés que sur les tables * fournies par les Organisateurs, et dans la proximité de la ligne de départ ou du podium.

Remarque: Cette proposition est faite pour protéger la santé des Pilotes et Mécaniciens, mais aussi pour préserver la qualité de leur audition.

Proposé par EFRA

Soutenu par : le Danemark Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…... pour, ……. contre et ……. abstention.

A été rejetée avec...., ... contre et ....Abstention.
Amendée.par le Portugal : * tables protégées- soutenu par la Croatie

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…... pour, ……. contre et ……. abstention.

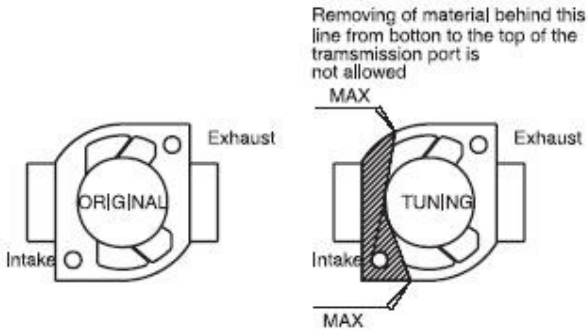
LA REGLE EST NOUVELLE:

4.1.

Règle existante: **MOTEUR & CARBURANT :**
Pour la Formule 1 et le 1/5 ème Voitures de Tourisme
1. Un seul moteur marqué est autorisé. En cas de conditions de pluie, un second moteur pourrait être autorisé pendant le laps de temps ou la piste est déclarée humide. Le Directeur de Course (ou son Représentant) peuvent décider du remplacement ou de la réparation d'un moteur par un du même type en cas de casse. Le moteur remplacé sera conservé au contrôle technique jusqu'à la fin de l'évènement. Un Pilote qui remplace un moteur se verra infliger automatiquement un Stop & Go dans sa première remontée. Chaque Pilote n'est autorisé à utiliser que 2 moteurs par évènement.
2. Le moteur doit être à un seul cylindre, 2 ou 4 temps, maximum de 23 cm3, et maximum 26 cm3 pour la F1 et le

Tout Terrain, à lanceur.
3. Les moteurs à systèmes de turbo, d'injection de carburant, de surpression, Wankel ou à valves rotatives sont interdits.
4. Le système d'allumage doit être fixé mécaniquement, seuls les réglages manuels sont autorisés. L'allumage doit être celui livré ~~avec le moteur standard. Aucune possibilité d'ajuster l'allumage de l'extérieur avec des m~~oyens ~~électroniques n'est autorisée.~~
5. Aucune batterie d'alimentation de l'allumage n'est autorisée. Seul est autorisé un système d'allumage passif utilisant les tours minutes comme simple source paramètre.

6. Seuls les transferts ouverts sont autorisés. L'enlèvement de matière est libre dès lors que la forme du transfert/admission reste dans la direction du cylindre à tout moment.
7. Le bloc du cylindre doit être en une seule pièce. Ne sont pas autorisées des pièces indépendantes ou pièces en mouvement.



8. Le nombre maximal de ports d'admission est limité à 4.
9. Le moteur doit être refroidi par air. L'air doit provenir directement du volant moteur.
10. Le vilebrequin doit être de configuration classique. Les demi-vilebrequins ne sont pas autorisés.
11. Un filtre à air doit être adapté au carburateur.
12. Le diamètre maximum du venturi du carburateur est limité à 13 mm.
13. Le carburant seul admis sera celui commercialement disponible aux stations-services. Le carburant doit être acheté à une Station proche de l'événement. L'organisateur de la course devra fournir les détails de l'emplacement de la station de carburant et ses heures d'ouverture, avant le début de l'événement. Les tests de Carburant devraient commencer avant le début des qualifications. Les carburants spéciaux tels l'Avgas, les carburants de compétition etc. sont strictement interdits Le seul additif autorisé est une huile 2 temps de production de masse.
Le contrôle technique peut demander une bouteille scellée de cette huile pour vérification.
Si un carburant est trouvé suspect, il sera demandé au Pilote de procéder au mélange de son Fuel (et huile) au Contrôle Technique, aux fins de possibilité de vérifications.

Si un organisateur peut fournir le carburant à la piste, tous les concurrents doivent utiliser ce carburant. Le prix de ce carburant ne doit pas excéder le prix normal de la rue de plus de 5 %. Des tests de carburant peuvent être faits au hasard pendant la course. Si un carburant est trouvé illégal, le Pilote sera disqualifié de l'événement en cours ; il peut être suspendu de sa licence EFRA jusqu'à une période de dix ans. Le testeur de carburant doit être disponible pour les concurrents pendant l'événement.
Si un Pilote veut contester une décision, il doit rédiger une protestation écrite à l'EFRA accompagnée d'un dépôt de 500 Euros.-

Proposition:

4.1. **MOTEUR & CARBURANT**

Règle actuelle

Pour la Formule 1, le Tout Terrain et le 1/5 ème piste:

1. Un seul moteur marqué est autorisé. En cas de conditions de pluie, un second moteur pourrait être autorisé pendant le laps de temps ou la piste est déclarée humide. Le Directeur de Course (ou son Représentant) peuvent décider du remplacement ou de la réparation d'un moteur par un du même type en cas de casse. Le moteur remplacé sera conservé au contrôle technique jusqu'à la fin de l'évènement. Un Pilote qui remplace un moteur se verra infliger automatiquement un Stop & Go dans sa première remontée. Chaque Pilote n'est autorisé à utiliser que 2 moteurs par évènement.

Proposition

Pour les Voitures de Tourisme, les F1 et le Tout Terrain :

1. On peut autoriser deux moteurs vérifiés.

Chaque Pilote est autorisé à utiliser un maximum de 2 moteurs par évènement.

Règle actuelle

2. Le moteur doit être à un seul cylindre, 2 ou 4 temps, maximum de 23 cm3, et maximum 26 cm3 pour la F1 et le Tout Terrain, à lanceur.

Proposition

2. Le moteur doit être à un seul cylindre, 2 ou 4 temps, maximum 23 cm3 pour les Voitures de Tourisme, maximum 26 cm3 pour les F1, maximum 29 cm 3 pour le Tout Terrain, tous à lanceur.

Les démarreurs électriques sont interdits.

Règle actuelle

3. Les moteurs à systèmes de turbo, d'injection de carburant, de surpression, Wankel ou à valves rotatives sont interdits

Proposition

3. Les moteurs à systèmes de turbo, d'injection de carburant, de surpression, Wankel, à valves rotatives, ou autres valves sont interdits. Le carburant de consommation doit l'être seulement par le port du piston

Règle actuelle

4. Le système d'allumage doit être fixé mécaniquement, seuls les réglages manuels sont autorisés. L'allumage doit être celui livré avec le moteur standard. Aucune possibilité d'ajuster l'allumage de l'extérieur avec des moyens électroniques n'est autorisée.

Proposition

4. Seuls les systèmes d'allumage complets de fabrication en série sont admis. Aucun prototype ne sera autorisé.

Règle actuelle

5. Aucune batterie d'alimentation de l'allumage n'est autorisée. Seul est autorisé un système d'allumage passif utilisant les tours minutes comme simple source paramètre

Règle actuelle

6. Seuls les transferts ouverts sont autorisés. L'enlèvement de matière est libre dès lors que la forme du transfert/admission reste dans la direction du cylindre à tout moment.

Règle actuelle

7. Le bloc du cylindre doit être en une seule pièce. Ne sont pas autorisées des pièces indépendantes ou pièces en mouvement.

Proposition

7. Le bloc du Cylindre doit être fabriqué en une seule partie, dans une matière venant de la fabrication en série. Aucun prototype ne sera autorisé.
Aucun autre type de matière n'est autorisé. Ne sont pas autorisées des pièces indépendantes ou pièces en mouvement. Aucun composant principal-séparé ou amovible n'est autorisé.

Règle actuelle

8. Le nombre maximal de ports d'admission est limité à 4.

Règle actuelle

9. Le moteur doit être refroidi par air. L'air doit provenir directement du volant moteur.

Proposition

9. Le moteur doit être refroidi par air. L'air doit provenir seulement et directement d'un volant moteur connecté au système d'allumage en rotation. Pas de liquide de refroidissement, pas de volant moteur additionnel.

Règle actuelle

10. Le vilebrequin doit être de configuration classique. Les demi-vilebrequins ne sont pas autorisés

Proposition

10. Le carter du bloc-moteur doit être fabriqué dans une matière venant de la fabrication en série. Aucun prototype ne sera autorisé. Aucun autre type de matière n'est autorisé. Le vilebrequin doit être de configuration classique. Les demi-vilbrequins ne sont pas autorisés.

Règle actuelle

11. Un filtre à air doit être adapté au carburateur.

Proposition

11. Un filtre à air doit être adapté au carburateur, ce qui permet la réduction de bruit.

Règle actuelle

12. Le diamètre maximum du venturi du carburateur est limité à 13 mm.

Proposition

12. Le diamètre maximum du venturi du carburateur est limité à 13 mm, mesuré au point le plus étroit du carburateur.

Règle actuelle

13. Le carburant seul admis sera celui commercialement disponible aux stations-services. Le carburant doit être acheté à une Station proche de l'événement. L'organisateur de la course devra fournir les détails de l'emplacement de la station de carburant et ses heures d'ouverture, avant le début de l'événement. Les tests de Carburant devraient commencer avant le début des qualifications. Les carburants spéciaux tels l'Avgas, les carburants de compétition etc. sont strictement interdits Le seul additif autorisé est une huile 2 temps de production de masse.

Le contrôle technique peut demander une bouteille scellée de cette huile pour vérification.
Si un carburant est trouvé suspect, il sera demandé au Pilote de procéder au mélange de son Fuel (et huile) au Contrôle Technique, aux fins de possibilité de vérifications.

Si un organisateur peut fournir le carburant à la piste, tous les concurrents doivent utiliser ce carburant. Le prix de ce carburant ne doit pas excéder le prix normal de la rue de plus de 5 %. Des tests de carburant peuvent être faits au hasard pendant la course. Si un carburant est trouvé illégal, le Pilote sera disqualifié de l'événement en cours ; il peut être suspendu de sa licence EFRA jusqu'à une période de dix ans. Le testeur de carburant doit être disponible pour les concurrents pendant l'événement.
Si un Pilote veut contester une décision, il doit rédiger une protestation écrite à l'EFRA accompagnée d'un dépôt de 500 Euros.

Remarques:

Nous croyons en ce règlement de moteur EFRA ci-dessus,
pourrait être un bon compromis pour mlimiter les coûts et assurer une sécurité appropriée.

Nous vous demandons votre coopération. Merci

Salutations

Ing.Roberto Ferraro

MODELLSPORT ITALIE

Proposé par : MODELLSPORT ITALIE, Ferraro Roberto

Soutenu par: ..... Non soutenu X

La proposition est. adoptée à l'unanimité…., adoptée avec…. pour,... contre et... abstention.

Rejetée avec ....pour .... contre et .... abstention. Amendée

---

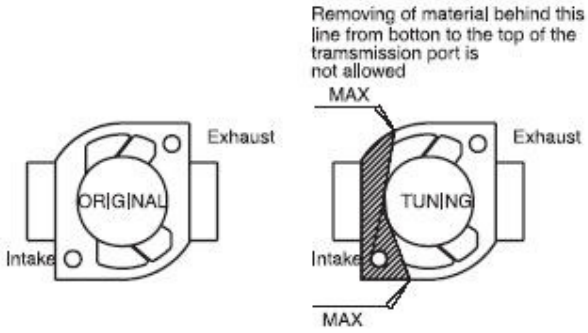
La règle devrait être modifiée pour lire:

4.1.

Règle existante:

ENGINE and FUEL
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. ~~The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.~~
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.

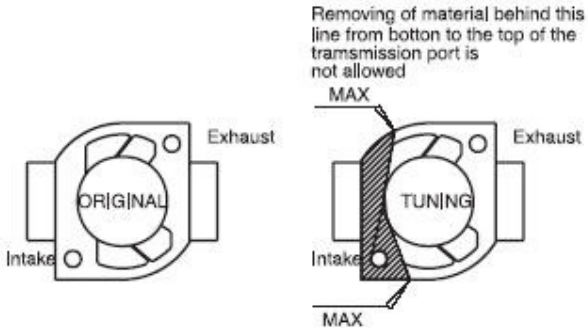


8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Proposition: **ENGINE and FUEL**

For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. ~~The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.~~
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. no independent liners or slipping liners are allowed.



8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil with no significant influence over the power performance of the mixture.
Le seul additif autorisé est une huile de production de masse, sans influence significative sur la performance et la puissance du mélange.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.

If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500 EUR.

Remarques: **Comme constaté au Championnat d'Europe Tout Terrain, il pourrait y avoir de nouvelles huiles de fabrication en série avec une incidence énorme sur la performance des moteurs**

Proposé par l'EFRA

Secondé par : le Danemark o Not Seconded

La proposition est adoptée à l'unanimité…., adoptée avec…. pour,… contre et... abstention.

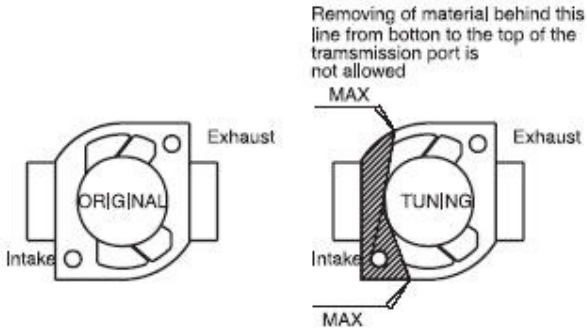
Rejetée avec .... pour .... contre et ...14. abstentions. Amendé

La règle devrait être modifiée pour lire:

4.1.

Règle existante: **ENGINE and FUEL**
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is ~~prohibited.~~
~~5. No Battery operated ignition a~~llowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.

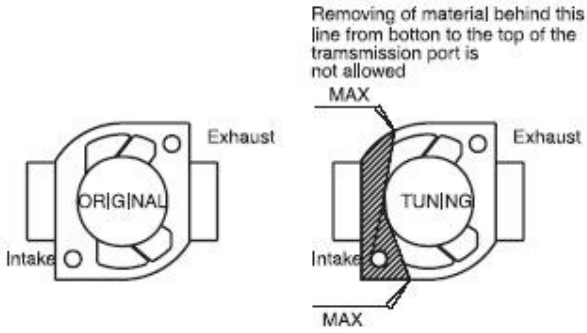


8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Proposition: **ENGINE and FUEL**
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull

starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. The ignition timing must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The flywheel can only have 1 (one) pair of magnetic poles (ie one north and one south). The ignition coil must be a single combined unit (low and high tension circuits built into one - unit)
La régulation de l'allumage doit être mécaniquement fixée. Seuls les réglages manuels sont autorisés. Le volant moteur peut seulement comporter 1 (une) paire d'aimants (pôles magnétiques, c'est-à-dire un nord et un sud). La bobine d'allumage doit être construite en une seule unité combinée (de ciruits basse et haute tension)
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.



8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Remarques: **Toutes les raisons et explications seront communiquées lors de la Réunion Grandes Echelles lors de l'AGM. (4.1.4)**

Proposé par: BRCA

Retirée

Outenu par: .NOMAC..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité…., adoptée avec…. pour,… contre et... abstention.

Rejeté avec ....pour .... contre et.... abstention.
Amendement

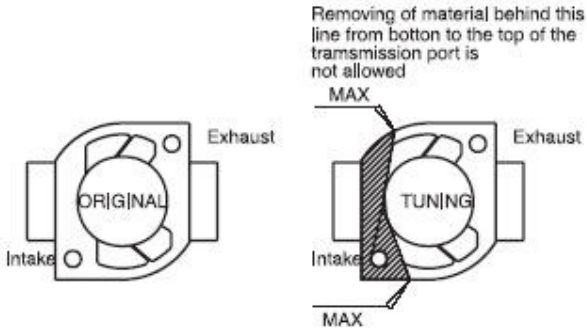
Retiré

La règle devrait être modifiée pour lire:

4.1.

Règle existante: **ENGINE and FUEL**
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.

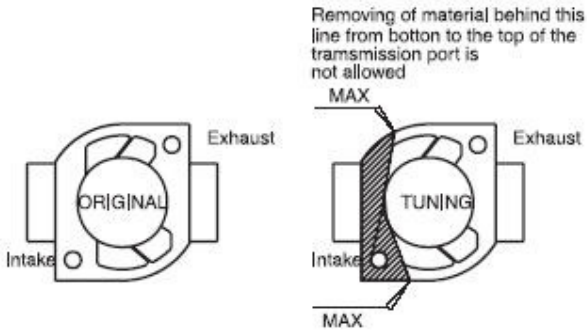


8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Proposition:

ENGINE and FUEL
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm^3, maximum 26 cm^3 for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.



8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
8 : Le nombre maximal de ports d'admission est limité à 4
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel which must be cast/manufactured as one piece (ie the fan and flywheel combined, no separate pieces).
9: Le moteur doit être refroidi par air. L'air doit provenir directement du volant moteur qui doit être fabriqué d'une seule pièce (c'est-à-dire le ventilateur et le volant combinés, aucune pièce séparée)
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.

If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Remarques: **(4.1.9)**
Les raisons et explications seront communiquées à la Réunion de Section Grandes Echelles lors de l'AGM.

Proposé par: BRCA

Soutenu par: ..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité…, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejeté avec....pour ....contre et Abstention. Amendé

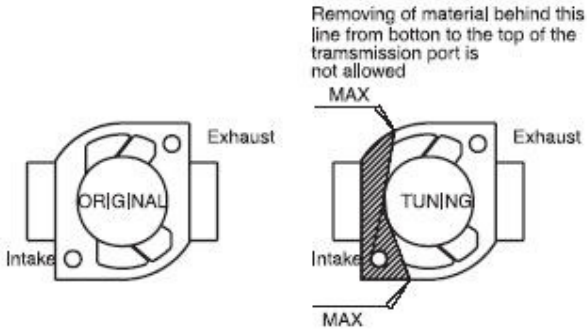
Retiré

La règle devrait être modifiée pour lire:

4.1.

Règle existante: **ENGINE and FUEL**
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm^3, maximum 26 cm^3 for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. ~~The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.~~
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.

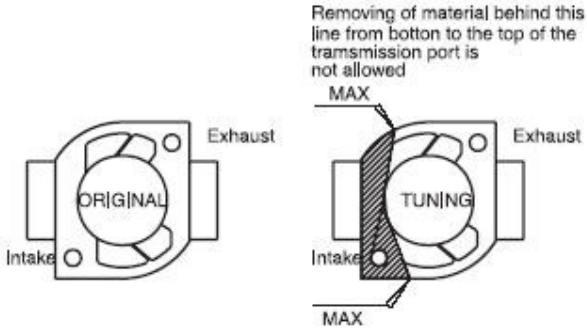


8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Proposition: **ENGINE and FUEL**
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.

2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The flywheel can only have 1(one)pair of magnetic poles (ie one north and one south)
Le volant moteur peut avoir seulement 1 (une) paire de pôles magnétiques (c'est-à-dire, un nord et un sud.
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.



8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Remarques: **Cette proposition est la N° 1 de toutes les propositions Grandes Echelles.**
Raisons et axplications seront communiquées à la Réunion Grandes Echelles lors de l'AGM.

Proposé par: BRCA

Soutenu par : Nomac Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité…, adoptée avec 13 pour, .1 contre et...abstention.

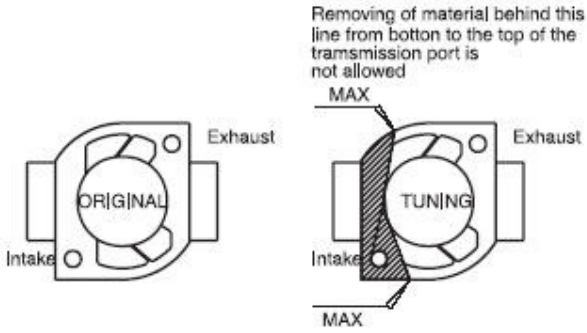
Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

La règle devrait être modifiée pour lire:

4.1.

Règle existante: **ENGINE and FUEL**
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.



8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

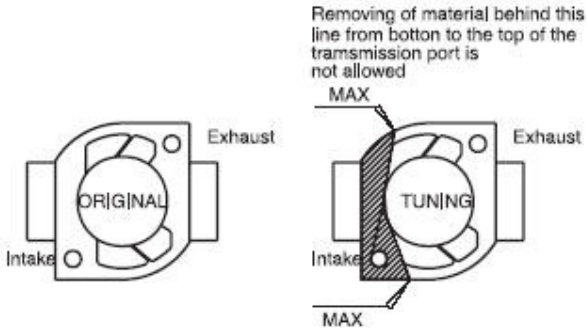
Proposition: **ENGINE and FUEL**

For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.
An ignition contains only: ignition coil,capacitor and ignition contact.

4. Le système d'allumage doit être fixé mécaniquement, seuls les réglages manuels sont autorisés. L'allumage doit être celui livré avec ~~le moteur standard. Aucune possibilité d'ajuster l'allumage de l'extérieur avec des~~ moyens électroniques n'est autorisée.
Un allumage contient seulement : une bobine d'allumage, un condensateur et un contact d'allumage.

5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.



8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes

oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500. EUR.

Remarques:

Proposé par EFRA

Soutenu par : ..... Non soutenu X

La proposition est adoptée à l'unanimité…, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

---

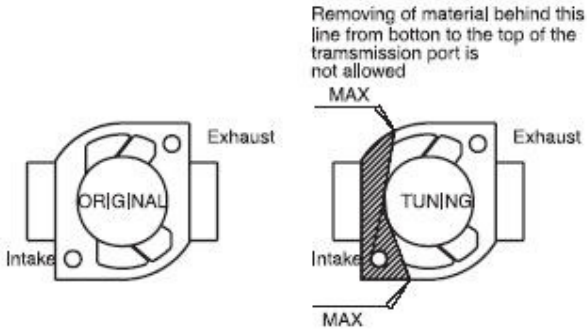
La règle devrait être modifiée pour lire:

4.1.

Règle existante:

ENGINE and FUEL
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.
2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm^3, maximum 26 cm^3 for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. No independent liners or slipping liners are allowed.



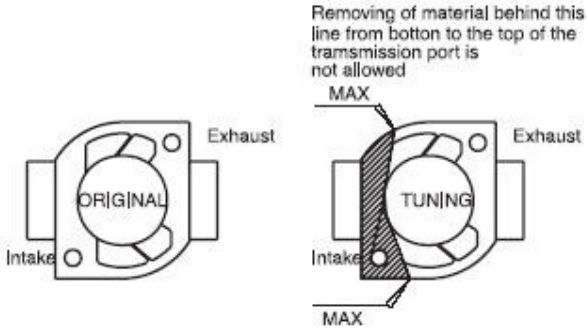
8. The maximum numbers of admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven directly by the flywheel.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500- EUR.

Proposition:

ENGINE and FUEL
For Formula 1, Off Road and Fifth Scale Saloon:
1. Only one marked engine allowed. In case of rain situation, a second engine could be allowed during the time of wet track. The race director (or his substitute) may decide an engine replacement of the same type or repair in case of failure. The replaced engine will be kept in race control till the end of the event. A driver changing engine will receive an automatic stop and go in his first final. Each driver is only allowed to use a maximum of 2 engines per event.

2. The engine to be a single cylinder, 2 or 4 stroke, maximum 23 cm³, maximum 26 cm³ for F1 and Off Road, pull starter.
3. No Turbo charging, Fuel injection, Supercharging, Wankel or rotary valve/ distribution engines are allowed.
4. All ignitions must be mechanically fixed, only manual static adjustment is allowed. ~~The ignition must be the one delivered with the standard engine. Any possibility to adjust the ignition from the outside on electronic way is prohibited.~~
5. No Battery operated ignition allowed. Only a passive ignition system using R.P.M. as the single input parameter is allowed.

6. Only open deck admission ports are allowed. The removal of material is free as long as the modified shape of the transfer/admission port walls are in the direction of the cylinder bore at all times.
7. The Cylinder block must be of a single casting. no independent liners or slipping liners are allowed.



8. The maximum numbers od admission ports is limited to 4.
9. Engine must be air cooled. The air being driven by the flywhell **The** number of magnets is limited to two. They must be included in the outside diameter of the flywheel. Behind the flywheel no extra stator/rotor is allowed
9. Le nombre d'aimants est limité à deux. Ils doivent être inclus dans le diamètre extérieur du volant moteur. Aucun stator/rotor supplémentaire, derrière le volant n'est autorisé.
10. The crankshaft must be of split shaft configuration, with enclosed big end. No half crankshafts allowed.
11. An air filter must be fitted to the carburettor.
12. The maximum venturi diameter of the carburettor is limited to 13 mm.
13. Only fuel admitted will be petrol normally available at street petrol stations. The fuel must be bought at a fuel Station within the vicinity of the event. Details of the fuel station location and opening times should be provided by the race organiser prior to the event commencement, Fuel testing should begin prior to the start of qualification. Special fuel's like Avgas, race fuel etc. are strictly forbidden. The only additive allowed is mass production two strokes oil.
Technical inspection may ask for a sealed bottle of that oil, to check it.
If a fuel is found suspect, the driver will be asked to mix his fuel at technical inspection, so it can be verified.
If an organiser is able to provide fuel at the track, all competitors have to use this fuel. The price of this fuel must not exceed the normal street price by more that 5%. Fuel tests may be made at random during the race. If a fuel is found illegal, the driver will be disqualified from the particular event, he may loose his EFRA licence for up to ten years. The fuel tester must be available to the competitors during the event.
If a driver want's to protest that decision, he has to make a written protest to EFRA with a deposit of 500.- EUR.

Remarques: **A garder simple et fiable.**

Proposé par EFRA

Soutenu par : ..... Non soutenu X

La proposition est adoptée à l'unanimité…, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

---

La règle devrait être modifiée pour lire:

4.2.1.

Règle existante:

Le niveau sonore maximal est de 81dB (A) mesuré à 10 mètres de recul et 1 mètre de hauteur de la piste.
Le directeur de course a autorité pour décider une méthode différente de mesure (l'utilisation du sonomètre EFRA) aussi longtemps, que le résultat sera le même.
Si une voiture produit un niveau sonore beaucoup plus que les autres voitures, c'est la décision du Directeur de Course de permettre ou pas à cette voiture de courir
Les échappements doivent avoir de minimum trois chambres. Aucun échappement ouvert ou simple pot ne sont autorisés.
La totalité de l'échappement doit être à l'intérieur de la carrosserie, à l'exception de la sortie du pot, qui peut sortir de celle-ci mais pas de plus de 10 mm.
La carrosserie peut être découpée à ce point 20 mm maximum de plus que le diamètre de la sortie.
La fin du diamètre intérieur maximal doit être à 13 mm.

Proposition:

Le niveau sonore maximal est de 81dB (A) mesuré à 10 mètres de recul et 1 mètre de hauteur de la piste.
Le directeur de course a autorité pour décider une méthode différente de mesure (l'utilisation du sonomètre EFRA) aussi longtemps, que le résultat sera le même.
Si une voiture produit un niveau sonore beaucoup plus que les autres voitures, c'est la décision du Directeur de Course de permettre ou pas à cette voiture de courir

Les échappements doivent avoir de minimum trois chambres. Aucun échappement ouvert ou simple pot ne sont autorisés.
La totalité de l'échappement doit être à l'intérieur de la carrosserie, à l'exception de la sortie du pot, qui peut sortir de celle-ci mais pas de plus de 10 mm.
Aucun réglage ou des pièces mobiles ne sont autorisés au niveau du collecteur ou dans le silencieux.
La carrosserie peut être découpée à ce point 20 mm maximum de plus que le diamètre de la sortie.
La fin du diamètre intérieur maximal doit être à 13 mm.

Remarques: **Arrêter l'augmentation de puissance et minimiser les coûts.**

Proposé par EFRA

Soutenu par : Autriche..... o Not Seconded

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

La règle devrait être modifiée pour lire:

4.3.

Règle existante: **CAR**
a. The car has to have a functioning brake, which has to be capable of keeping the car stationary whilst the engine is running.
b. A mechanical failsafe has to be fitted to the carburettor which returns the throttle to a closed position in case of breaking of the throttle linkage.
c. Variable ratio transmission is not allowed.
d. Only 2WD (rear-wheel drive) cars are allowed.
e. No other function than steering and throttle/brake are allowed to operate with radio control by the driver. Any other electronic or hydraulic systems are not allowed in the car, with the acceptation of electronic failsave to stop the car in case of radio failure and the hydraulic brake system.

f. The use of an electronic failsafe system is highly recommended.
g. The ignition kill switch must be on his original place on the engine and the window on this side must be cut. The position must be market with an E (size 20 mm) on the bodyshell. To create more safety, it is allowed to have a second kill switch fixed near the rear window to allow easy access. This kill switch should be away from hot or moving parts.





Proposition: **CAR**
a. The car has to have a functioning brake, which has to be capable of keeping the car stationary whilst the engine is running.
b. A mechanical failsafe has to be fitted to the carburettor which returns the throttle to a closed position in case of breaking of the throttle linkage.
c. Variable ratio transmission is not allowed.
d. Only 2WD (rear-wheel drive) ~~cars are allowed.~~ In class Offroad 4WD only four wheel-drive cars are allowed.
d. Seules les 2 roues motrices (roues AR propulsion) sont auto~~risées, et dans la~~ catégorie 4 Roues Motrices seules les 4 roues motrices sont autorisées.
e. No other function than steering and throttle/brake are allowed to operate with radio control by the driver. Any other electronic or hydraulic systems are not allowed in the car, with the acceptation of electronic failsave to stop the car in case of radio failure and the hydraulic brake system.





f. The use of an electronic failsafe system is highly recommended.
g. The ignition kill switch must be on his original place on the engine and the window on this side must be cut. The position must be market with an E (size 20 mm) on the bodyshell. To create more safety, it is allowed to have a second kill switch fixed near the rear window to allow easy access. This kill switch should be away from hot or moving parts.

Remarque: **Les exigenes nécessaires pour introduire la nouvelle catégorie Tout Terrain 1/6 ème aussi en EFRA pour le Championnat d'Europe doivent être ré alisés.**

Proposé par: DMC

Secondé par: la Croatie..... o Not Seconded

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

---

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.2.2.

Règle existante:

TYRES
Tyres must be semi-pneumatic rubber.
In case of rain the use of rain tyre can be allowed by the race director.
Only 2 complete sets of tyres are allowed for the heats and will be marked by technical inspection with the registration number of the driver.
For EC Series during EFRA GP´s only one set of marked tyres is allowed during the three rounds of qualification.

Proposition:

TYRES
Tyres must be semi-pneumatic rubber.
They must be molded in one piece
Les pneus doivent être moulés en une seule pièce.
In case of rain the use of rain tyre can be allowed by the race director.
Only 2 complete sets of tyres are allowed for the heats and will be marked by technical inspection with the registration number of the driver.
For EC Series during EFRA GP´s only one set of marked tyres is allowed during the three rounds of qualification.

Remarque:

Proposed by: EFRA

Seconded by: ...Denmark..... o Not Seconded

La proposition est adoptée à l'unanimité…, adoptée avec 13 pour, 1 contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

---

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.3.

Règle existante:

1:5 Scale TOURING CARS
There is one series to recognized in accordance to the 1:1 scale series namely the Touring Car Championship Series, following FIA class 2 Super Touring Car, FIA Group N and Touring Cars Super 2000.

Proposition:

1:5 Scale TOURING CARS **1/5 ème Voitures de Tourisme**
There is one series to recognized in accordance to the 1:1 scale series namely the Touring Car Championship Series, following FIA class 2 Super Touring Car, FIA Group N and Touring Cars Super 2000.
Il y a des séries reconnues à l'échelle 1 à savoir le Championnat de Voitures de Tourisme, puis la classe 2 FIA, Voitures de Super Tourisme, le Groupe N de la FIA, et les Voitures de Tourisme Super 2000.
~~4-door~~ touring cars raced in national series like Australian V8 Supercars, CTCC ;German Procar, Italian Super Stars should be also allowed with the only restriction that rear wing has to follow 5.3.5.
Des voitures de tourisme courant dans les séries nationales comme les V8 Supercar en Australie, CTCC

(Championnat de Chine deVoitures de Tourisme), le Procar en Allemagne, la Série Super Star Italienne, pourraient aussi être autorisées avec la seule restriction que l'aileron AR réponde aux règles du point 5.3.5.

Remarque:

Proposé par: EFRA

Soutenu par Espagne ..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

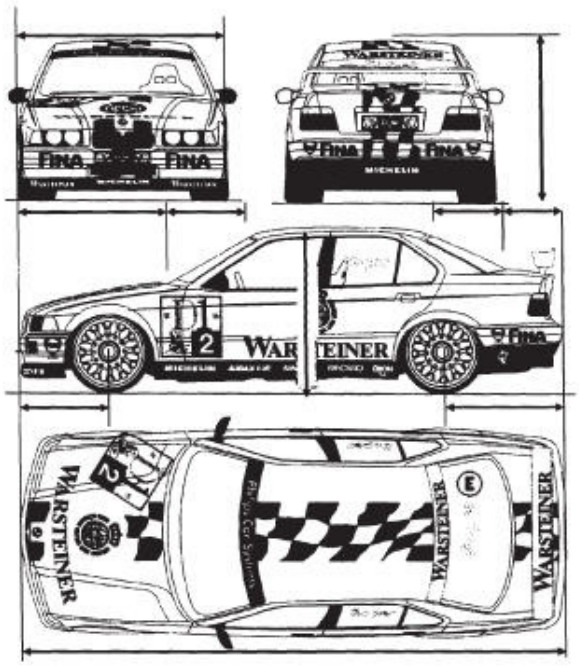
Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.3.2.

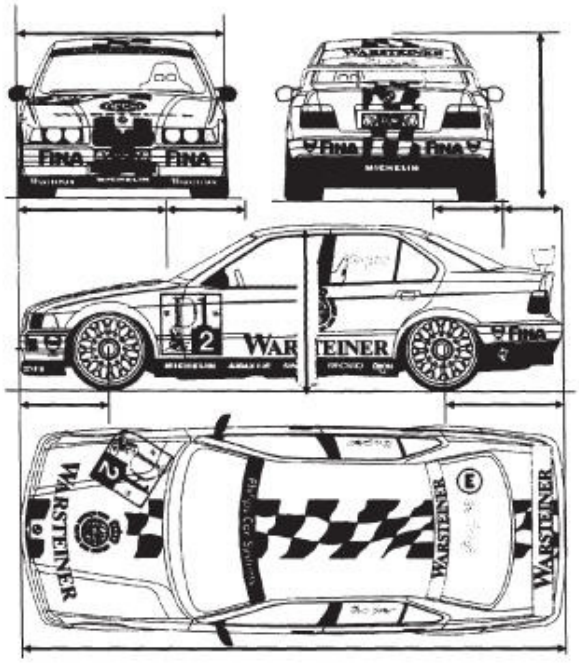
Règle existante:

All 1:5 cars have to be genuine scale in all details and proportions and be a fully detailed model of an existing 1:1 touring race car. If the allowed tolerances are used, then all parts of the model in that particular view have to be within the same sign (wheelbase-, length,- //wheelbase+, lenght+). Mixtures of car design's are not allowed.
The minimum length of a Super Touring Car is 4.200 mm that gives a minimum length of 798 mm in scale including max.-tolerance.
All bodies that are produced world-wide, descend from a original touring car racing and are commercially available, under consideration of Paragraph 5.3, will be allowed.
Only bodyshells that are approved by EFRA will be allowed to race in EFRA sanctioned events. The EFRA-homologation number have to be permanently engraved or moulded in within the space normally used for car-registration numbers at the rear end of the model.



Proposition:

All 1:5 cars have to be genuine scale in all details and proportions and be a fully detailed model of an existing 1:1 touring race car. If the allowed tolerances are used, then all parts of the model in that particular view have to be within the same sign (wheelbase-, length,- //wheelbase+, lenght+). Mixtures of car design's are not allowed.
The minimum length of a Super Touring Car is 4.200 mm that gives a minimum length of 798 mm in scale including ~~max. tolerance. All~~ max.-tolerance.
All recognized cars must have a minimum length of 4,200 mm/165.35 in. **Toutes les voitures homologuées doivent avoir une longueur minimale de 4.200 mm/165.35 inches.** All bodies that are produced world-wide, descend from a original touring car racing and are commercially available, under consideration of Paragraph 5.3, will be allowed.
Only bodyshells that are approved by EFRA will be allowed to race in EFRA sanctioned events. The EFRA-homologation number have to be permanently engraved or moulded in within the space normally used for car-registration numbers at the rear end of the model.



Remarque:

Proposé par EFRA

Soutenu par : l'Autriche..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

---

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.3.7.

Règle existante:

TYRES **ROUES**

Rim Diameter max. **diamètre max de la jante:**	107 mm
Rim and fitted tyre Diameter: **diamètre jante et pneu monté**	max.: 136 mm
Rim and fitted tyre width - front **Largeur jante et pneu AV monté**	max.: 75 mm
Rim and fitted tyre width - rear **Largeur jante et pneu AR monté**	max.: 80 mm

Only semi pneumatic rubber is allowed. Foam tires are not allowed.
Seuls les pneumatiques caoutchouc sont autorisés. Les pneus mousse sont interdits.

Proposition:

TYRES **ROUES**

Rim Diameter max.: **diamètre max de la jante:**	107 mm
Rim and fitted tyre Diameter: **diamètre jante et pneu monté**	max.: 136 mm
Rim and fitted tyre width - front **Largeur jante et pneu AV monté**	max.: 75 mm
Rim and fitted tyre width - rear **Largeur jante et pneu AR monté**	max.: 80 mm

Only semi pneumatic rubber is allowed. Foam tires are not allowed.
Limitation of the number of used tires during a whole EFRA GP. First proposal: to align the number of tires used in qualifications as in Formula 1, that is 4 pairs marked with the Driver's registration number. **Limitation du nombre de pneux utilisés durant l'intégralité d'un GP EFRA. Première proposition : aligner le nombre de pneux utilisés en qualifications comme en F1, c'est-à-dire 4 paires, marquées avec le N° d'enregistrement du Pilote.In case of rain the tyres are free. En cas de pluie les pneus sont libres.** ~~Second proposal: same thing, but to limit for the totality of an event GP, in 4 sets of tires, also marked with the Driver's registration number. The Driver is free to use his tires according to his choice. At each end of rounds, cars would be called to the inspection for check of the used tires.~~ ~~**Deuxième proposition : même chose, mais limiter pour la totalité d'un évènement GP EFRA, à 4 sets de pneus, aussi marqués avec le N° d'enregistrement du Pilote. Le Pilote estlibre d'utiliser ses pneus slon son choix. A chaque fin de manche, les voitures seraient rappelées au contrôle technique pour vérification des pneus utilisés.**~~

Remarque:

Objective: equalize the chances of the paying and not paying Drivers, and limit the increase of the costs.
Objectif : égaliser les chances entre les Pilotes payants et non payants, et limiter l'augmentation des coûts.

Proposé par EFRA

Soutenu par : BRCA..... o Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité…., adoptée avec 7 pour 5 contre et 2 abstentions.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

---

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.

Règle existante:

Large Scale Off - Road Rules
Technical requirements for Large scale off road racing.

Proposition:

Large Scale Off - Road Rules
Technical requirements for Large scale off road ~~racing.~~ racing with 2WD and 4WD.
Exigences techniques pour les courses Tout Terrain 1/6 ème en 2 et 4 Roues motrices.

Remarque:

Changes for establishing new class OR6 4WD at EFRA.
Les changements pour introduire la nouvelle catégorie 1/6 ème Tout Terrain 4 Roues Motrices à l'EFRA doivent

être adoptés.

Proposé par : DMC

Soutenu par : le Danemark. Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.3.

Règle existante: Exhaust: The exhaust system may never produce more than 81 DB measured at 10 meters distance and 1 meter from the ground. The exhaust must be fitted under the body shell . The exhaust end pipe may be outside the shell. This pipe must be fitted so the rearward or to the ground and within the size off the car. In case of the exhaust system produces more noise than the 81 DB the race director and /or the referee can order the car to come in for a noise check. If the car exceeds the allowed limits it needs to be repaired to enter the race (again)

Proposition: Exhaust: The exhaust system may never produce more than 81 DB measured at 10 meters distance and 1 meter from the ground.. All cars to be equipped with an air - box to reduce the intake noise of the carburettor and a second muffler (in case, that a two chamber exhaust is used) or a three chamber type muffler. All three chambers must be designed that way, that the exhaust fumes will pass it and then have to change direction twice to get the max. possible noise reduction. The design of that additional silencer is free, but with both systems together, the max. noise level must not be over 81 dB (A). **Toutes les voitures doivent être équipées d'une boite à air pour réduire le bruit produit par la consommation du carburateur et un deuxième silencieux (dans le cas où un échappement à deux chambres est utilisé) ou un silencieux de type 3 chambres. Les trois chambres doivent être conçues pour faciliter le passage des gaz d'échappement, et ensuite en changer la direction par deux fois pour obtenir une réduction sonore possible maximale. La conception du silencieux supplémentaire est libre, mais avec les deux systèmes ensemble, le niveau sonore maximum ne doit pas être plus de 81 dB (A).**The exhaust must be fitted under the body shell. The exhaust end pipe may be outside the shell. This pipe must be fitted so the rearward or to the ground and within the size off the car. In case of the exhaust system produces more noise than the 81 DB the race director and /or the referee can order the car to come in for a noise check. If the car exceeds the allowed limits it needs to be repaired to enter the race (again)

Remarque: We belong at the moment to the second Off Road European Championship there. We can thus suppose that this race is going to become an institution, as in Tourism Cars, and we necessarily have to take measures against noise. **Nous en sommes au second Championnat d'Europe à présent. Nous pouvons donc penser que cette course va devenir une institution, comme en voitures de Tourisme, et nous devons nécessairement prendre des mesures contre le bruit.**

Indeed on 2 championships first ones, it was proceeded to one very large number of measures, and no car is in the acceptable limit. It is thus necessary to equip these cars also with one air box, plastic, by avoiding the carbon, about which we know that in Tourism Cars, it produces opposite effects to those waited. **Nous avons donc procédé sur ces 2 premiers Championnats à un très grand nombre de mesures de bruit, et pas une voiture n'était dans la limite acceptable. Il est donc nécessaire d'équiper aussi ces voitures de boites à air, en plastique, en évitant le carbone, dont nous savons qu'en voitures de Tourisme, il produit des effets contraires à ceux escomptés.**

Proposé par EFRA

Soutenu par : BRCA. Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.4.

Règle existante: Fuel tank and fuel
The max content of the fuel tank till the carb is 700 cc
The allowed fuel may only exists of Lead-free gasoline, oils and additives.
Forbidden are all special fuels and extra's as Avgas, octane boosters and race fuel.

Proposition: Fuel tank and fuel
The max content of the fuel tank till the carb is 700 ~~cc~~
~~The~~ cc for 2WD and 800 cc for 4WD.
La contenance maximale d'un réservoir jusqu'au carburateur est de 700 cc pour les 2 roues motrices et de 800 cc pour les 4 roues motrices.
The allowed fuel may only exists of Lead-free gasoline, oils and additives.
Forbidden are all special fuels and extra's as Avgas, octane boosters and race fuel.

Remarque: Experience from 3 years driving 4WD at summer time. Necessary changes for establishing new class OR6 4WD at EFRA. **Expérience de 3 ans pour des compétitions en été. Les nouvelles exigences pour introduire la nouvelle catégorie Tout Terrain 4 Roues Motrices en EFRA doivent être mises en place.**

Proposé par DMC

Soutenu par: HAMS, Croatia..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

[redacted]

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.5.

Règle existante: Only 2 wheel rear drive is allowed
Cars with electric drive, propellers or rocket-fuel drive are not allowed
Cars can only have 1 gearing: no multispeed transmissions allowed

Proposition: Only 2 wheel rear drive is ~~allowed~~
~~Cars~~ allowed in 2WD-class. Only all-wheel drive is allowed in 4WD-class.
Cars **Seules les 2 Roues Motrices sont autorisées en catégorie 2 Roues Motrices. Seules les voitures avec toutes les Roues Morrices sont autorisées en catégorie 4 Roues Motrices**.with electric drive, propellers or rocket-fuel drive are not allowed
Cars can only have 1 gearing: no multispeed transmissions allowed

Remarque: Necessary change to establish the new class OR6 4WD also to EFRA for EC. **Les nouvelles exigences pour introduire la nouvelle catégorie Tout Terrain 4 Roues Motrices en EFRA doivent adoptées.**

Proposé par DMC

Soutenu par la Norvège..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

[redacted]

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.8.

Règle existante: Tires and wheels **Pneus et jantes**

Wheels diameter. **Diamètre des jantes**	max 120 mm, with max 65 mm
Tires: maxi diameter **Diamètre maxi des Pneus**	170mm with max 75 mm

Only tires made for off road use are allowed
The wheels have to be made for Large scale

Proposition: Tires and wheels

	2 Roues Motrices	**4 Roues Motrices**
Wheels diameter **Diamètre des jantes**	max 120 mm, with max 65 mm	max 160 mm, with max 75 mm
Tires: max diameter **Diamètre maxi des pneus**	170mm with max 75 mm	190mm with max 85 mm

Only tires made for off road use are allowed
The wheels have to be made for Large scale

Remarque: 4WD established this big wheels and is preferred. Necessary changes for establishing new class OR6 4WD at EFRA. **Ces grosses roues sont adoptées pour les 4 Roues Motrices et c'est préférable. Les nouvelles exigences pour introduire la nouvelle catégorie Tout Terrain 4 Roues Motrices en EFRA doivent être mises en place.**

Proposé par: DMC

Soutenu par la Suède ..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

[redacted]

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.8.

Règle existante: Tires and wheels

Wheels diameter **Diamètre des jantes**	max 120 mm, with max 65 mm
Tires: max diameter **Diamètre des pneus**	170mm with max 75 mm

Only tires made for off road use are allowed
The wheels have to be made for Large scale

Proposition:

Only wheels and tyres designed and made for large scale off road use are allowed and they must be commercially available **Seules les roues et les pneus conçus et fabriqués pour la grande échelle tout Terrain sont autorisés et ils doivent être disponibles dans le commerce**.

Remarque: reason and explanation will be given at the large scale section AGM. **Les raisons et explications seront données à la Réunion Grandes Echelles lors de l'AGM.**

Proposé par: BRCA

Soutenu par : Nomac..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

[redacted]

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.9.

Règle existante: Chassis, Body measurements **Châssis, Mensurations**
Only original large scale lexan body shells are allowed
Seules les carrosseries en lexan sont autorisées pour les grandes Echelles
The body must be fully painted except for the windows
La carrosserie doit être totalement peinte exceptées les vitres
Motorstop access must be easy . **L'accès à l'arrêt moteur doit être facile**
The chassis must be flat underneath and no screws may extend
Les châssis doivent être plats au-dessous et aucune vis ne peut en dépasser.
Car size **Taille de la voiture**

Max length **Longueur maxi**	820 mm
Max width **Largeur maxi**	480 mm with full compressed suspension
Max height **Hauteur maxi**	360 mm with full compressed suspension

Proposition: Chassis, Body measurements
Only original large scale lexan body shells are allowed
The acces to the Motorstop must be easy **L'accès à l'arrêt moteur doit être facile** The chassis must be flat underneath and no screws may extend. **Les châssis doivent être plats au-dessous et aucune vis ne peut en dépasser**
Car size **Taille de la voiture**

Max length **Longueur maxi**	820 mm
Max width **Largeur maxi**	480 mm with full compressed suspension
Max height **Hauteur maxi**	360 mm with full compressed suspension

Remarque: Body is mostly full painted at off road. **La carrosserie doit être intégralement peinte**.

Proposé par DMC

Soutenu par le Danemark..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité…., adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

Retirée

[redacted]

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.10.

Règle existante: Wing
The wing must be made from a flexible material

	Max size	300 mm x 140 mm
	Overhang max	150 mm from the middle of the rear drive shafts

Proposition: Wing
The wing must be made from a flexible material

Max size	300 mm x 140 mm, offroad 4WD 315 mm x 140 mm
Overhang max	150 mm from the middle of the rear drive shafts

Remarque: Changes for establishing new class OR6 4WD at EFRA. **Les nouvelles exigences pour introduire la nouvelle catégorie Tout Terrain 4 Roues Motrices en EFRA doivent être mises en place.** Some actual cars are a bit wider. **Quelques voitures actuelles sont un peu trop larges.**

Proposé par DMC

Soutenu par la Belgique..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.11.

Règle existante: Race
The European Championship will be run as a single event (large scale euro rules), This rule is valid from 2010
Racers with equal points: the racer with the highest single finish will be rewarded the tie: if still tied, the second best finish position etc. In case of a continue tie the tie will be rewarded to the highest finish the last race both drivers entered. All drivers entering the European Championship must have a valid EFRA Licence
An EFRA licence must be obtained from the native country

Proposition: Race
The European Championship will be run as a single event (large scale euro rules), This rule is valid from 2010. **Le Championnat d'Europe sera couru en tant qu'événement séparé selon les règles européennes des grandes échelles), Cette règle est valable depuis 2010.**
Racers with equal points: the racer with the highest single finish will be rewarded the tie: if still tied, the second best finish position etc. In case of a continue tie the tie will be rewarded to the highest finish the last race both drivers entered. **Cas de Pilotes avec égalité de points : le Pilote avec le classement le plus haut remontera : s'il y a toujours égalité, la meilleure seconde position sera prise en compte, etc. En cas de continuité d'égalité, les deux Pilotes ayant obtenu le meilleur classement lors de la dernière course à laquelle ils auront participé remonteront.**

Remarque: Delete the last both sentences. **Annuler les deux dernières phrases.**
This rule is already included in the Chapter 4, General Rules: International Drivers Licenses point: 41.4. **Cette règle est déjà incluse au chapitre 4 du Règlement Général : Point : Licences Internationales des Pilotes.**

Proposé par EFRA

Soutenu par le Danemark..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité X, adoptée avec…pour...contre et...abstention.

Rejetée avec .... pour, ... contre et .... abstention. Amendée

La règle devrait être modifiée pour lire:

5.4.15.

Règle existante: Tracks
a) Size: Minimum preferred total length: 200 meter.
Minimum preferred width between marking/lanes: 3.5 meter for GP's 4 meter for an EC.
The point most far away from the middle of the drivers rostrum can be 60 meters
b) The track design can be made by the organiser. Obstacles as trees, etc cannot be inside the track area. The drivers view to the track must be free without obstacles of any sort.
The track must be made with a reasonable variety of small and large corners, left as well as right handed. The straights must have different lengths.
c) Marking
The lanes must be clearly viewable by the competitors on the rostrum and the track markers must be chosen in such way the cars will not be damaged if they hit the track markers. The track markers must be solid enough not to be moved by a single contact.

d) Track markings
The organiser must make sure a car can never come into the public. Safety of the public, drivers, mechanics and race directors / assistants must be maintained all time by a save and functional track surrounding.
The track markers must be situated so that corner cutting is highly impossible and cars cannot enter another lane easily. Track markers can be made of wood, fire hoses filled with sand, rubber hoses etc.
By choosing the track markers the safety of the public is far more important as preventing damage to the cars.
e) Start / Finish
There must be a clearly visible start/finish line. On the finish line the timing loop must be placed in such way the cars may not damage it. In case of a loose track surface the markings for start finish can be made on the track markers.
All finals make use of a formula 1 starting grid. 10 start boxes will be marked so the difference between the cars 1 - 3 will be 4 meters. The cars with the even numbers will be placed in the same way with 4 meters between 2 – 4 etc Car 2 will start minimum 2 meters beside the number 1 car but will be placed 2 meters back from the number 1 car and will be 2 meters in front off the number 3 car and so on.
f) Pits: It needs to be separated from the track Pits entrance and exit needs to be at least 1 meter width.
g) The drivers preparation area needs to be within a reasonable distance of the track. It needs to have pit tables for all drivers and 220 volts available. Only drivers, mechanics and race officials can enter the pit area. They have to show ID cards, made available by the organiser to identify. Each driver should receive a card for himself and 2 cards for mechanics.

Proposition:

Tracks
a) Size: Minimum preferred total length: 200 meter.
Minimum preferred width between marking/lanes: 3.5 meter for GP's 4 meter for an EC.
The point most far away from the middle of the drivers rostrum can be 60 meters
b) The track design can be made by the organiser. Obstacles as trees, etc cannot be inside the track area. The drivers view to the track must be free without obstacles of any sort.
The track must be made with a reasonable variety of small and large corners, left as well as right handed. The straights must have different lengths.
c) Marking
The lanes must be clearly viewable by the competitors on the rostrum and the track markers must be chosen in such way the cars will not be damaged if they hit the track markers. The track markers must be solid enough not to be moved by a single contact.
d) Track markings
The organiser must make sure a car can never come into the public. Safety of the public, drivers, mechanics and race directors / assistants must be maintained all time by a save and functional track surrounding.
The track markers must be situated so that corner cutting is highly impossible and cars cannot enter another lane easily. Track markers can be made of wood, fire hoses filled with sand, rubber hoses etc.
By choosing the track markers the safety of the public is far more important as preventing damage to the cars.
e) Start / Finish
There must be a clearly visible start/finish line. On the finish line the timing loop must be placed in such way the cars may not damage it. In case of a loose track surface the markings for start finish can be made on the track markers.
All finals make use of a formula 1 starting grid. 10 start boxes will be marked so the difference between the cars 1 - 3 will be 4 meters. The cars with the even numbers will be placed in the same way with 4 meters between 2 – 4 etc Car 2 will start minimum 2 meters beside the number 1 car but will be placed 2 meters back from the number 1 car and will be 2 meters in front off the number 3 car and so on.
f) Pits: It needs to be separated from the track Pits entrance and exit needs to be at least 1 meter width.
g) The drivers preparation area needs to be within a reasonable distance of the track. It needs to have pit tables for all drivers and 220 volts available. Only drivers, mechanics and race officials can enter the pit area. They have to show ID cards, made available by the organiser to identify. Each driver should receive a card for himself and 2 cards for mechanics
h) Only weather resistant track surfaces to be used at European Championships from 2014 on.
h) A compter de 2014, seules des Pistes à surface résistante seront utilisées pour les Championnats d'Europe.

Remarque: Additional subsection h. **Point H supplémentaire**

Proposé par : BRCA

Soutenu par : Nomac..... Non soutenu

La proposition est adoptée à l'unanimité…., adoptée avec 13 pour 1 contre et...abstention.

Rejetée avec …. pour, …. contre et …. abstention. Amendée

9. ELECTION DU CHAIRMAN DE SECTION.

Élection du Président : Francis Billa souhaite se représenter.
Autre Candidat proposé: Ian Oddie
10 votes pour Ian Oddie, 4 votes pour Francis Billa. Ian Oddie est élu nouveau Chairman.

10. AUTRES SUJETS

Il y a eu discussion sur les normes (standards) des Grands Prix EFRA.

La réunion de section a demandé aux présidents de transmettre les règles des Grandes Echelles « Tout Terrain » à l'IFMAR, et de demander un Championnat du Monde « Tout Terrain ».

11. POINTS DE DISCUSSION GENERALE.

Chapitre 5 Grandes Echelles REGLES PISTE

1.1.

Suggestion: Doit être abordé en réunion de section Grandes Echelles.

Est-il possible que le Championnat d'Europe Tout Terrain 2012 à Nene Valley (Angleterre) commence exceptionnellement le mardi pour finir le dimanche ?

Cela permettra aux Pilotes qui participent aux 2 évènements, mais aussi aux Officiels, d'effectuer un très long déplacement, dans un délai plus acceptable. Si nous laissons la date de fin au samedi en Espagne pour le Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme, il n'y a pas le choix ! Si le début du Championnat Tout Terrain est le dimanche (ou le lundi en fonction du nombre d'engagés) à Nene Valley, il sera quasi impossible d'être sur place à temps, tant pour les Pilotes que pour les Officiels.

Proposé par l'EFRA

1.1.

Suggestion: Les 4 roues motrices Tout Terrain courent dans quelques Pays Européens et l'Allemagne a créé un Championnat parallèle aux 2 roues motrices. Il serait souhaitable que l'EFRA prenne en compte cette catégorie.

Certains de nos meilleurs Pilotes en 2 roues motrices sont passés en 4 roues motrices et certains d'entre eux courent dans les 2 catégories. Les courses prennent presque le même temps, parce que le nombre de Pilotes est quasi identique. Les pistes peuvent servir aux deux catégories. Mélanger les 2 et 4 roues motrices n'est pas possible, et pour presque toutes les pistes, les 2 catégories doivent courir l'une après l'autre.

Les changements de règles nécessaires sont proposés.

Proposé par DMC

La réunion s'est achevée à 19 h 40.

3. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/10EME (PHILIPPE BERTRAND)

4. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE THERMIQUE, 1/8EME (PHILIPPE BERTRAND)

5. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN THERMIQUE, 1/8EME (BERNARD GRUBIS)

Assemblée Générale EFRA Section 1/8 Tout Terrain Thermique

Samedi 05 novembre 2011

1. Accueil par le Vice Président de SECTION — Mr. Carlos Gomez

Le Président de Section ouvre la séance à 13 heures 30

2. Absences excusées

Reçu les excuses des pays suivants : Hongrie, Grèce, Irlande, République Slovaque, République Tchèque et Russie
Nom des Représentants des pays affiliés présents à l'A.G. de Section, allocations, etc. :

COUNTRY	PRESENT	SECTION SUBSCR	ECB	ECB Re	EC B Re order	ECA	ECA Re	ECA Re order	WC	WC Re	WC Re Order
AUTRICHE	Thomas Pilsits										

BELGIQUE											
BULGARIE											
CROATIE											
CHYPRE											
REP. TCHEQUE											
DANEMARK	Erik Skou										
ESTONIE											
FINLAND											
FRANCE	Bernard Grubis										
GEORGIE											
ALLEMAGNE	Norbert Rasch										
ANGLETERRE	Kevin Griffin										
GRECE											
HOLLANDE											
HONGRIE											
IRLANDE											
ITALIE	Roberto Cairo										
LITUANIE											
LUXEMBURG											
MONACO											
NORVEGE	Ken Skalleberg										
POLOGNE	Jacek Ochocinski										
PORTUGAL	Helder Barros										
ROUMANIE											
RUSSIE											
REP. SLOVAQUE											
SLOVENIE											
ESPAGNE	J. A. Pineda										
SUEDE											
SUISSE	JP Meierhofer										
TURQUIE											
TOTAL	**11**										

Autres personnes présentes: Janet et Mick HILL, And Kramer de LRP, J. Aebi, Jean-Luc Retornaz.

3. Minutes de l'A.G. de Section 2010

06 – 07 Novembre 2010— BRUXELLES Belgique
Observations sur les minutes de l'A.G. de Section de l'année 2010 : Aucune
Les minutes ont été contrôlées et sont approuvées telles qu'elles ont été écrites à l'A.G. de l'EFRA 2010.
M. Kevin Griffin a été élu pour vérifier le compte rendu de l'A.G. de Section de l'année 2011/

4. CORRESPONDANCE RECUE

Ce point est traité dans le rapport du Président

5. RAPPORT MORAL du Président de Section

Le Président de Section fait un rapport très complet des activités de la saison écoulée à l'ensemble des membres présents. Il a été décidé de rembourser intégralement toutes les cautions.

6. PRESENTATION des candidatures pour les Championnats d'EUROPE 2012 - 2013 et GRAND PRIX 2012 et années suivantes

Les propositions d'évolution du règlement dans la discipline nous ont été transmises en temps, aucune autre proposition ne sera acceptée après l'ouverture de la séance et de l'ordre du jour.
La Section a reçu les dossiers de candidature suivants pour organiser les prochains championnats EFRA. Ces dossiers nous ont été adresses dans les délais et aucune candidature ne sera acceptée après publication de ce calendrier

Date	Autre Date	Type de	Pays	Adresse du circuit

		championnat		
14-15 avril 2012		GP	France	REIMS ENDURO MODEL Chemin des trois Fontaines 51100 REIMS
Mai 2012		GP	AUTRICHE	WMW Buggy Racing Center Fehring Fabrikstrasse A-8350 FEHRING
Août 2012		Championnat d'Europe A	AUTRICHE	WMW Buggy Racing Center Fehring Fabrikstrasse A-8350 FEHRING
Septembre 2012		GP	Italie	Castelnuovo Calcea – ASTI
2013				
2013		Championnat d'Europe **A**	France	Reims enduro model Chemin des trois Fontaines 51100 REIMS
2013		Championnat d'Europe **B**	Portugal	Freixedas – Pinhel
2013 July		Championnat d'Europe **A**	Italy	Sacile (PN)
2014				
2014				
2014		WC IFMAR	AUTRICHE	MSV Wölbling Austria 3124 Wölbling
2014		WC IFMAR	ALLEMAGNE	Rhein Main Circuit Am Schindberg 23 65474 Bischofsheim www.rhein-main-circuit.de
2014		WC IFMAR	FRANCE	Reims enduro model Chemin des trois Fontaines 51100 REIMS
2014		WC IFMAR	PORTUGAL	Freixedas – Pinhel
2014		WC IFMAR	ESPAGNE	Club de Automodelismo RC de Orihuela Complejo Deportivo Municipal de El Palmeral Orihuela (Alicante)
2014		WC IFMAR	ITALIE	Messina

Décisions pour le calendrier 2012

Date	Autre date	Type de championnat	Pays	Adresse du circuit
20 – 21 – 22 avril **2012**		GP	AUTRICHE	WMW Buggy Racing Center Fehring Fabrikstrasse A-8350 FEHRING
18 – 19 – 20 mai **2012**		GP	France	REIMS ENDURO MODEL Chemin des trois Fontaines 51100 REIMS
08 - 09 - 10 juin **2012**		Championnat d'Europe **B**	SUISSE	Oberbüren Switzerland www.morcsg.ch
30 juillet – 04		Championnat d'Europe **A**	AUTRICHE	WMW Buggy Racing Center Fehring

août **2012**				Fabrikstrasse A-8350 FEHRING
14 – 15 – 16 septembre **2012**		Championnat d'Europe OPEN 40+	FRANCE	
21 – 22 – 23 septembre **2012**		Grand Prix EFRA	ITALIE	Castelnuovo Calcea ASTI

Décisions pour le calendrier des années suivantes

Date	Autre Date	Type de championnat	Pays	Adresse du circuit
2013		Championnat d'Europe "**B"**	??	
08 au 13 juillet **2013**		GP	France	REIMS ENDURO MODEL Chemin des trois Fontaines 51100 REIMS
2014		Championnat du Monde	ITALIE	Messina

N.B.: Le circuit sélectionné pour le Championnat du Monde est soumis à l'approbation de l'IFMAR
Les candidatures pour l'organisation du Championnat d'Europe « B » seront présentées lors de l'A.G. EFRA 2012

7. ALLOCATIONS

Le Président de Section propose aux membres des pays présents les allocations suivantes (règle 3.6.4, page 58 du règlement EFRA) pour les championnats d'Europe « A » et « B » et championnat du Monde 2012

COUNTRY	ECB	ECB re ord	ECA	EC A Re Ord	World	World Re Ord
AUSTRIA	12		16	1	3	1
BELGIUM						
BULGARIA						
CROATIA						
CYPRUS						
CZECH REP.	8		12		3	
DENMARK	1		4		-	
ESTONIA						
FINLAND	1		10		3	3
FRANCE	14	5	14	7	5	9
GEORGIA						
GERMANY	14	2	14	4	4	6
GREAT BRITAIN	14	3	14	5	5	7
GREECE	1		4			
HOLLAND						
HUNGARY			5			
IRELAND	1		0		0	
ITALY	14	1	14	2	4	2
LITHUANIA						
LUXEMBOURG						
MONACO						
NORWAY	3		8		2	
POLAND	4		3		1	
PORTUGAL	9		10		4	5
ROMANIA						
RUSSIA						
SLOVAK REP.			3		1	
SLOVENIA						
SPAIN	14	4	15	6	5	8
SWEDEN	10		14	3	3	4
SWITZERLAND	16	6	10		2	
TURKEY						
TOTAL	136		170		45	

Les allocations ont été attribuées à chaque pays conformément au tableau des pays figurant au point 2 de l'ordre du jour.

8. Propositions d'évolution du Réglement

Remarque : Le Bureau de l'EFRA a étudié toutes les propositions recues et a donné son avis sur chacune, Le Président de SECTION en informera les participants.

.

APPENDIX 2 1/8th SCALE IGNITION OFF ROAD CARS

La règle devrait être modifiée pour lire :

1.3.

Règle actuelle: 1.3 Pour les allocations et les re allocations voir les procedures 3.6. et 6.2.

Proposition : 5.4 For allocation and re-allocation procedures see 3.6. and 6.2.

Les 5 premiers pilotes classés lors de l'A.G. EFRA de section sont automatiquement retenus pour le prochain championnat du monde IFMAR si le championnat du Monde est l'année N+1 (Exception règle générale 3.6.1 : à condition que le pays affilié l'approuve). Le classement de section sera basé sur les résultats des 2 derniers EC.E. « A », last Événement de championnat du monde le dernier championnat du Monde et le meilleur résultat des GRANDS PRIX EFRA de l'année. Le Championnat d'Europe "B" est considéré comme un Grand Prix EFRA dans les points du classement. Pour les allocations et les re-allocations se reporter aux règles 3.6.1 et 3.6.2

Remarque : Rapporté dans les minutes de l'A.G. de l'année 2010 :
"après discussion la proposition a été retirée et sera de nouveau proposé à la prochaine Assemblée Générale de l'année 2011 pour le Championnat du Monde.

Proposition EFRA

Secondée par : .....
Non secondée :
La proposition est acceptée : à l'unanimité, adoptée avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions. La proposition est retirée
Rejetée avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions.
Pas d'amendement

La nouvelle règle serait :

1.6.

Règle actuelle : 1.6 la liste des allocations et re-allocations pour le Championnat d'Europe "A" et "B" serait publiée sur le site de l'EFRA le 1er Mai pour le « B » et le 30 Mai pour le « A » de chaque année.

Proposition : 1.7 Un championnat d'Europe des 40 ans et + pourrait être organisé chaque année, de préférence à mi septembre . Les finalistes des Championnats d'Europe "A" et "B" des plus de 40 ans de l'année en cours et le gagnant de l'année N-1 y seraient invités.

Remarque :

Proposition FVRC

Secondée par: ITALIE
Non Secondée
La proposition est acceptée : XXX à l'unanimité, adoptee avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions.
Rejetée avec .... pour, ... voix contre et .... abstentions.
Pas d'amendement

La règle devrait être amendée pour lire :

3..

Règle existante : SAUTS ET OBSTACLES
Leurs tailles doivent être en rapport avec la taille du buggy
.

Proposition : SAUTS ET OBSTACLES

Leurs tailles doivent être en rapport avec la taille du buggy. La hauteur maximum des bosses est de 0.70 m à la crête avec un angle des appels de bosses de 35°

Remarque :

Proposition FVRC

Secondée par: .....

Non Secondée
La proposition est acceptée : … à l'unanimité, adoptee avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions.
Rejetée avec .... pour, ... voix contre et .... abstentions.
Pas d'amendement

La règle serait amendée pour lire :

4.

Règle existante :

RACE PROCEDURES
Les procédures de course seront incluses dans les sections 2 & 3 & 4 Appendix 1 § 4.8.
Il est interdit de couper la piste pendant les minutes de pré-lancement de course
et il est interdit de rejoindre la mise en grille quand elle est en cours de formation (si ce mode opératoire existe dans la course en cours).
Au cas où une course ne pourrait pas aller à son terme quelle qu'en soit la raison, le classement final sera fait suivant le tableau ci-dessous.:
Le classement des sous finales sera retenu tant que la paire des sous finales « A » et « B » aura été courue.
Ensuite, pour les autres pilotes, le classement des qualifications sera utilisé.

	A	B	
Final	Not Raced	Not Raced	↑ Ranking Qualifikation
....	Not Raced	Not Raced	
Sub Final N	Not Raced	Raced and void	
Sub Final N-1	Raced	Raced	↑ Ranking Sub finals
....	Raced	Raced	
Sub Final N-x	Raced	Raced	

Parc Ferme:
Toutes les buggys de la première demi-finale seront conservés en parc fermé pendant la deuxième demi-finale. Tous les buggys des deux demi-finales seront libérés en même temps.
Delayed Start:
Aussi longtemps que le Directeur de course n'a pas appelé les buggys sur la ligne de départ (30 secondes au départ), chaque participant aux demi-finales et à la finale peut demander un retard de dix (10) minutes pour des réparations sur son buggy. Ce délai ne sera accordé qu'une seule fois seulement pour chaque demi-finale et finale. La piste sera fermée à toutes les voitures pendant ce délai. Le pilote qui a demandé le délai doit se mettre sur la grille de départ en11e ou 13e position

Proposition :

RACE PROCEDURES
Les procédures de course seront incluses dans les sections 2 & 3 & 4 Appendix 1 § 4.8.
Il est interdit de couper la piste pendant les 2 dernières minutes de pré-lancement d'une course
et il est interdit de rejoindre le tour de formation quand il est en cours (si ce mode opératoire existe dans la course en cours).
Au cas où une course ne pourrait pas aller à son terme quelle qu'en soit la raison, le classement final sera fait suivant le tableau ci-dessous.:
Le classement des sous finales sera retenu jusqu'à ce que la paire des sous finales « A » et « B » aura été courue.
Ensuite, pour les autres pilotes, le classement des qualifications sera utilisé pour établir le classement final.

	A	B	
Final	Not Raced	Not Raced	↑ Ranking Qualifikation
....	Not Raced	Not Raced	
Sub Final N	Not Raced	Raced and void	
Sub Final N-1	Raced	Raced	↑ Ranking Sub finals
....	Raced	Raced	
Sub Final N-x	Raced	Raced	

Parc Ferme:
Toutes les buggys de la première demi-finale seront conservés en parc fermé pendant la deuxième demi-finale. Tous les buggys des deux demi-finales seront libérés en même temps.
Report de départ:
Aussi longtemps que le Directeur de course n'a pas appelé les buggys sur la ligne de départ (30 secondes au départ), chaque participant aux demi-finales et à la finale peut demander un retard de dix (10) minutes pour des réparations sur son buggy. Ce délai ne sera accordé qu'une seule fois seulement pour chaque demi-finale et finale. La piste sera fermée à toutes les voitures pendant ce délai. Le pilote qui a demandé le délai doit se mettre sur la grille de départ en11e ou 13e position.

Remarque :

Ouvrant la piste à 3 minutes pour que les 12 buggys y accèdent ensemble et de sorte qu'ils ne puissent pas s'étendre

partout sur la piste, dans la mesure où il y a une information est donnée à 2 minutes pour les laisser se placer de 3 à 2 minutes et lanceront notre qualification et le contrôle des essais plus amical pour tous les pilotes en course

Proposition EFRA

Secondée par : .....
Non secondée :
La proposition est acceptée : .... à l'unanimité .... Adoptée avec .... voix pour, ….voix contre et .... abstentions.
Rejetée avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions. Amendée par :

La règle serait amendée pour lire :

4.

Régle existante: **RACE PROCEDURES**

Les procédures de course seront incluses dans les sections 2 & 3 & 4 Appendix 1 § 4.8.
Il est interdit de couper la piste pendant les minutes de pré-lancement de course
et il est interdit de rejoindre le tour de formation quand il est en cours (si ce mode opératoire existe dans la course en cours).
Au cas où une course ne pourrait pas aller à son terme quelle qu'en soit la raison, le classement final sera fait suivant le tableau ci-dessous.:
Le classement des sous finales sera retenu tant que la paire des sous finales « A » et « B » aura été courue.
Ensuite, pour les autres pilotes, le classement des qualifications sera utilisé.

	A	B	
Final	Not Raced	Not Raced	↑ Ranking Qualifikation
….	Not Raced	Not Raced	
Sub Final N	Not Raced	Raced and void	
Sub Final N-1	Raced	Raced	↑ Ranking Sub finals
….	Raced	Raced	
Sub Final N-x	Raced	Raced	

Parc Fermé:
Toutes les buggys de la première demi-finale seront conservés en parc fermé pendant la deuxième demi-finale. Tous les buggys des deux demi-finales seront libérés en même temps.
Report de depart :
Aussi longtemps que le Directeur de course n'a pas appelé les buggys sur la ligne de départ (30 secondes au départ), chaque participant aux demi-finales et à la finale peut demander un retard de dix (10) minutes pour des réparations sur son buggy. Ce délai ne sera accordé qu'une seule fois seulement pour chaque demi-finale et finale. La piste sera fermée à toutes les voitures pendant ce délai. Le pilote qui a demandé le délai doit se mettre sur la grille de départ en11e ou 13e position

Proposition : **RACE PROCEDURES**

Les procédures de course seront incluses dans les sections 2 & 3 & 4 Appendix 1 § 4.8.
Il est interdit de couper la piste durant les essais précédant le lancement d'une course
et il est interdit de rejoindre le tour de formation quand il est en cours (si ce mode opératoire existe dans la course en cours).
il est interdit aux mécaniciens d'aller ou de revenir de la grille de départ quand le décompte est lancé, Cela sera sanctionné par une pénalité « Stop and Go » de 10 secondes.
Au cas où une course ne pourrait pas aller à son terme quelle qu'en soit la raison, le classement final sera fait suivant le tableau ci-dessous.:
Le classement des sous finales sera retenu tant que la paire des sous finales « A » et « B » aura été courue.
Ensuite, pour les autres pilotes, le classement des qualifications sera utilisé.

	A	B	
Final	Not Raced	Not Raced	↑ Ranking Qualifikation
….	Not Raced	Not Raced	
Sub Final N	Not Raced	Raced and void	
Sub Final N-1	Raced	Raced	↑ Ranking Sub finals
….	Raced	Raced	
Sub Final N-x	Raced	Raced	

Parc Fermé:
Toutes les buggys de la première demi-finale seront conservés en parc fermé pendant la deuxième demi-finale. Tous les buggys des deux demi-finales seront libérés en même temps.

Report de départ :
Aussi longtemps que le Directeur de course n'a pas appelé les buggys sur la ligne de départ (30 secondes au départ), chaque participant aux demi-finales et à la finale peut demander un retard de dix (10) minutes pour des réparations sur son buggy. Ce délai ne sera accordé qu'une seule fois seulement pour chaque demi-finale et finale. La piste sera fermée à toutes les voitures pendant ce délai. Le pilote qui a demandé le délai doit se mettre sur la grille de départ en11e ou 13e position

Remarque : Le respect du décompte pour le départ est toujours dans les instructions de course mais n'apparaît pas dans le règlement, le voir dans le HANBOOK sera beaucoup plus clair pour chacun.

Proposition EFRA

Secondée par : ESPAGNE
Non Secondée
La proposition est adoptée : XXX à l'unanimité, adoptée avec .... vois pour, ... voix contre et .... abstentions.
Rejetée avec .... voix, ... voix contre et .... abstentions.
Amendée par :

La règle serait amendée pour lire :

5.1.

Règle existante

GENERAL DIMENSIONS:

a) Overall length	730 mm maximum
b) Overall width	310 mm maximum
c Wheelbase	270 - 330 mm.
d) Overall height	measured from the ground including rollbar with full suspension compression 250 mm. maximum (this measurement does not include the receiver aerial).

e) Minimum weight is 3.200 kg for 4 WD and 2,5 kg for 2 WD cars.
f) No other function than steering and throttle/brake are allowed to be operated with the Radio Control by the driver. Any other electronic system placed in the car is not allowed.
g) Wheel overall diameter must be between 109 and 120 mm. Wheel overall width 47 mm. maximum
h) The car shall be measured for width by placing it on a flat base material equipped with two side rails of 120mm height. These shall be spaced 310mm apart and constructed in such a way that the car can roll freely between them. The base material must be constructed of high quality components suitably stiffened to prevent distortion. The car must roll forward freely between the side rails with any steer able wheels set in the straight ahead position irrespective of the compression, extension or roll angle of the suspension.
i) The front of the vehicle chassis must be equipped with a plastic bumper (no metal at all) in such a manner that it will minimise damage in the case of it entering into contact with other participants, marshalls or any person.
The bumper must be made from flexible material (plastic) with all corners and sharp edges rounded off. If a rear bumber is used it must follow the same principles.

Proposition :

GENERAL DIMENSIONS:

a) Overall length	730 mm maximum
b) Overall width	310 mm maximum
c) Wheelbase	270 - 330 mm.
d) Overall height	measured from the ground including rollbar with full suspension compression 250 mm. maximum (this measurement does not include the receiver aerial).

e) Minimum weight is 3.200 kg for 4~~WD and 2,5 kg for 2~~ **WD** cars.
f) No other function than steering and throttle/brake are allowed to be operated with the Radio Control by the driver. Any other electronic system placed in the car is not allowed.
g) Wheel overall diameter must be between 109 and 120 mm. Wheel overall width 47 mm. maximum
h) The car shall be measured for width by placing it on a flat base material equipped with two side rails of 120mm height. These shall be spaced 310mm apart and constructed in such a way that the car can roll freely between them. The base material must be constructed of high quality components suitably stiffened to prevent distortion. The car must roll forward freely between the side rails with any steer able wheels set in the straight ahead position irrespective of the compression, extension or roll angle of the suspension.
i) The front of the vehicle chassis must be equipped with a plastic bumper (no metal at all) in such a manner that it will minimise damage in the case of it entering into contact with other participants, marshalls or any person.
The bumper must be made from flexible material (plastic) with all corners and sharp edges rounded off. If a rear bumber is used it must follow the same principles.

Remarque : Supprimer dans e) Minimum weight is 3.200 kg for 4WD and 2.5 kg for 2WD car. La suppression concerne uniquement le 4x2.

Proposition FVRC

Secondée par : ANGLETERRE
Non secondée : ……..
La proposition est acceptée : XXX à l'unanimité, acceptée avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions.
Rejetée avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions.
Amendée par :

La règle serait amendée pour lire :

5.4.

Règle existante : PNEUS

Tous les pneus doivent être noirs excepté le lettrage sur le latéral. On interdit strictement l'application de tous les additifs dans l'enceinte de compétition. La penalité pour cette faute est la disqualification immediate.
Aucun clou, tube ou article additionnel prévus pour augmenter la traction ne peuvent être collés à l'extérieur des pneus ou être passés par l'intérieur des pneus.

Proposition : PNEUS

Tous les pneus doivent être noirs excepté le lettrage sur le latéral. On interdit strictement l'application de tous les additifs dans l'enceinte de compétition. La pénalité pour cette faute est la disqualification immédiate.
Aucun clou, tube ou article additionnel prévus pour augmenter la traction ne peuvent être collés à l'extérieur des pneus ou être passés par l'intérieur des pneus.
.Pour le championnat d'Europe « A » et « B » un modèle seulement de chaque fabricant
(**bande de roulement**) est autorisé – ceci doit être également clairement apparent par des détails en latéral. Il sera permis à chaque fabricant de pneu ou distributeur européen autorisé d'apporter chaque année un modèle sur la liste de l'Efra affectée à cet effet. (date limite le 28 février) ce modèle seulement sera autorisé d'être utilisé dans les championnats d'Europe.
Chaque fin d'année cette liste sera retirée.

Remarque : Les raisons : La « guerre du pneu » ne doit plus être pour les pilotes, distributeurs, revendeurs, … Lors des finales du championnat d'Europe, vous trouviez très souvent des pneus qui n'étaient pas commercialisés avant l'événement et également pendant.

Proposition OFMAV

Secondée par : ALLEMAGNE
Non Secondée
La proposition est adoptée : XXX à l'unanimité, adoptée avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions.
Rejetée avec .... voix pour, ... voix contre et .... abstentions.
Amendée par :

La règle devrait être supprimée :

5.8.

Règle existante : 2 WD 1:8 OFF ROAD CARS TRANSMISSION

a) The car shall be fitted with 4 wheels.
b) Power may be transmitted only via the Front or Rear wheels. Where there is the possibility of choice, the choice must be made before the Technical Inspection and the choice noted by the Controlling Official. Under no circumstances may the choice be changed during the race meeting.
c) No Gear Box or alternative means or obtaining a variable transmission ratio between clutch and driven wheels may be fitted.
d) Brakes may only operate on the driven wheels.

Suppression règle 5.8

Remarque :

Suppression la référence 2WD

Proposition FVRC

Secondée par : ANGLETERRE
Non Secondée
La proposition est adoptée : XXX l'unanimité, adoptée avec …. voix pour, … voix contre et … abstentions
Rejetée avec ….voix, …. voix contre et …. abstentions.
Amendée par :

9. ELECTION du Président de Section

Candidatures à cette élection avant de voter.
1:8 IC BUGGY CHAIRMAN Carlos Gomez est disposé à se représenter
Carlos GOMEZ a été réélu à l'unanimité

10. AUTRES INFORMATIONS à débattre

Le format des courses "Nitrocross" a été présenté par le Vice Président de Section pour en débattre.

Nitrocross racing format (le dossier fourni sous excel par le Président de section)

6. COMPTE-RENDU DE SECTION ELECTRIQUE (JEAN-PATRICK CAILLAUD)

MINUTES ELECTRIC SECTIONS – GENERAL. Sat. 5.11.11.

1. CHAIRMAN'S WELCOME Mr. Heiner Martin & Mr. Paul Worsley

Le Chairman de la Piste Electrique a ouvert la séance à 13,40.

2. EXCUSES REÇUES – ÉLECTRIQUE (Tronc Commun)

Des excuses ont été reçues de : La Grèce, Hongrie, Slovaquie
Présents de pays membres. Abonnement de section.

COUNTRY	PRESENT	SECTION SUBSCR
AUSTRIA		X
BELGIUM		X
BULGARIA		
CROATIA		
CYPRUS		
CZECH REP.		
DENMARK		
ESTONIA		
FINLAND		X
FRANCE		X
GEORGIA		
GERMANY		X
GREAT BRITAIN		X
GREECE		
HOLLAND		X
HUNGARY		
IRELAND		
ITALY		X
LITHUANIA		
LUXEMBOURG		
MONACO		
NORWAY		X
POLAND		X
PORTUGAL		X
ROMANIA		
RUSSIA		
SLOVAK REP.		
SLOVENIA		
SPAIN		X
SWEDEN		
SWITZERLAND		X
TURKEY		
TOTAL		

Autres personnes présentes : Stefan Köhler, LRP electronic

3. MINUTES DE LA RÉUNION DE SECTION 2010

6 et 7 novembre 2010 - Bruxelles, Belgique
Problèmes posés par les minutes :
Les minutes ont été vérifiées et ont été acceptées comme écrit dans le compte rendu de l'AGM 2010. L'Autriche a secondé, Adopté à l'unanimité.
La France, a été choisie pour vérifier le compte rendu de cette année.

4. CORRESPONDANCE REÇUE

Aucune correspondance reçue.

5. PROPOSITIONS DE MODIFICATION DES REGLES (Toutes sections Électriques)

APPENDIX 3 A ELECTRIC CARS GENERAL

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE SUPPRIMÉE :

2,1.

Règle existante : REBUILDABLE 19T SPEC. MOTORS (MOTEURS A CHARBONS 19T STANDARD)

Remarques : Ces moteurs ne sont plus employés par les concurrents des événements de l'EFRA
Suppression de toute référence aux moteurs à charbons dans les règles.

Proposition EFRA

Soutenue par: Grande-Bretagne

La proposition est adoptée à l'unanimité

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE SUPPRIMÉE :

2.2.

Règle existante : MODIFIED BRUSHED MOTORS (MOTEURS A CHARBONS MODIFIÉ)

Remarques : Ces moteurs ne sont plus employés par les concurrents des événements de l'EFRA.
Suppression de toute référence aux moteurs à charbons dans les règles.

Proposition EFRA

Soutenue par: Grande-Bretagne

La proposition est adoptée à l'unanimité

LA RÈGLE EST NOUVELLE :

2.3.

Règle existante : MODIFIED BRUSHLESS MOTORS:

Proposition : Ajouter : -
6. Le rotor n'étant pas facilement accessible lorsque le moteur est assemblé, afin de faciliter le contrôle technique la cage devra :
Présenter des fentes ou trous qui devraient permettre la mesure de la longueur du rotor, de vérifier la la taille ainsi que la nature des éléments constitutifs du moteur.
Cette mesure doit s'appliquer à toute nouvelle série distribué à compter du **01janvier 2012**.
Les moteurs actuellement distribués qui ne possédent pas ces nouvelles dispositions, sont toujours utilisables.

Remarques : La conception de la majorité des moteurs Brushless actuels ne permet pas, en course, le contrôle sans intervention lourde.
Ces propositions de modification ont été acceptées par l'I.F.M.A.R.

Proposition EFRA

Soutenue par: Hollande

La proposition est adoptée à l'unanimité

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE MODIFIÉE POUR LIRE :

2.4.

Règle existante : ´SPEC´ BRUSHLESS MOTORS (17.5T, 13.5T and 10.5T) "Moteurs dits STANDARD"

Proposition : 9. Le rotor n'étant pas facilement accessible lorsque le moteur est assemblé, afin de faciliter le contrôle technique la cage devra :
Présenter des fentes ou trous qui devraient permettre la mesure de la longueur du rotor, de vérifier la la taille ainsi que la nature des éléments constitutifs du moteur.
Cette mesure doit s'appliquer à toute nouvelle série distribué à compter du **01janvier 2012**.

Les moteurs actuellement distribués qui ne possédent pas de ces nouvelles dispositions, sont toujours utilisables.

Remarques : La conception de la majorité des moteurs Brushless actuels ne permet pas, en course, le contrôle sans intervention lourde.

Proposition EFRA

Soutenue par: Finlande

La proposition est adoptée à l'unanimité

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE MODIFIÉE POUR LIRE :

3.

Règle existante : BATTERIES
Les batteries approuvées par l'EFRA peuvent être NiCd, NiMH ou Lithium basés (LiPo/LiFe). Chaque Section définira quels types de cellule sont autorisés lors d'événements d'EFRA, et, du nombre de cellules et/ou de la tension nominale.

Proposition : BATTERIES
Les batteries approuvées par l'EFRA ~~peuvent~~ seront ~~NiCd, NiMH ou~~ base Lithium (LiPo/LiFe). Chaque Section définira ~~quels types de cellule sont permis aux événements d'EFRA et au~~ le nombre de cellules et/ou de la tension nominale.

Remarques : Les batteries NiCd et NiMH ne sont plus soumises à l'homologation par les fabricants, par ailleurs elles ne sont plus employées par les concurrents des événements organisés par l'EFRA. **Suppression dans les règles des références à ces accumulateurs NiCd ou NiMh.**

Proposition EFRA

Soutenue par: France

La proposition est adoptée à l'unanimité

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE SUPPRIMÉE :

3.1.1.

Règle existante : Cellules de NiCd ou NiMH…

Remarques : Les cellules NiCd et NiMH ne sont plus employées par les concurrents dans les événements organisés par l'EFRA.
Suppression dans les règles des références à ces accumulateurs NiCd ou NiMh.

Proposition EFRA

Soutenue par: Grande-Bretagne

La proposition est adoptée à l'unanimité

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE MODIFIÉE POUR LIRE :

3.1.2.

Règle existante : Lithium Based (LiPo/LiFe) Batteries can be approved, but must conform to the following ...

Proposition comprenant des amendements : Lithium Based (LiPo/LiFe) Batteries can be approved, but must conform to the following …

8. Les batteries LiPo/LiFe **doivent être chargées** dans un "Sac LiPo" à tout moment. Quiconque ne satisferait pas à cette règle, pendant une compétition organisée par l'EFRA, sera immédiatement sanctionné.
Le Sac LiPo est défini comme un contenant conçu pour la charge des batteries de LiPo/LiFe, sa construction est appropriée pour contenir un feu de cellules LiPo/LiFe.
9. **Toute modification du boitier rigide** (Hard Case), telle que diminution de dimension, pouvant remettre en cause la sécurité **est interdite**.

Remarques : La règle huit pouvait se lire « les accumulateurs » LiPo/LiFe peuvent être chargé dans un sac à LiPo, **l'impératif s'impose désormais**.

L'ajout du point 9 se justifie par le constat réalisé au récent Championnat du Monde de Vaasa, ou, , certains concurrents réduisaient l'épaisseur du boîtier rigide en le `ponçant' afin de se conformer aux tailles maximum ! Jusqu'à aujourd'hui, rien n'interdisait ce genre de pratique nuisible à la sécurité.

Proposition EFRA

Soutenue par: Hollande

Adoptée avec 12 oui, 1contre, et, 0 abstention.

Amandement Grand-Bretagne
Paragraphe8 ajouter : Quiconque ne respecterait pas ce point sera pénalisé.
Amendement soutenu par la France
Amendement EFRA:
4. Numéro de référence du pack, la capacité du pack, **la capacité du pack en Watt par heure.**
Seconded by Great Britain

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE MODIFIÉE POUR LIRE :

3.2.2.

Règle existante : Lithium based batteries:
2S Batteries -- A minimum of one individual battery has to be received by 1st. Dec.
1S Batteries -- A minimum of one individual battery has to be received by 1st. Dec.
....

Proposition : Lithium based batteries:
2S Batteries -- A minimum of one individual battery has to be received by 1st. Dec.
1S Batteries -- A minimum of one individual battery has to be received by 1st. Dec.
....
Les nouvelles batteries doivent être soumises à l'EFRA pour approbation, Celles-ci doivent satisfaire. aux spécifications techniques et à la disponibilité commerciale, la cellule homologué sera utilisable à compter du :
- 1er avril prochain pour les batteries 2S.
- 1er mars prochain pour les batteries 1S.
Les batteries reçues hors délai (1er décembre) ne figureront pas sur la liste approuvée par l'EFRA pour l'année suivante. Tous les changements de spécifications techniques ou d'aspect (étiquette) après l'approbation originale exigeront la ré-approbation.

Remarques :

Proposition EFRA

Soutenue par la Suisse

La proposition est adoptée à l'unanimité

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE MODIFIÉE POUR LIRE :

3.4.

Règle existante : **1/10 Touring scale cars** will be driven by a maximum of five NiCd or NiMH cells, or a lithium based (LiPo/LIFE) battery. Maximum nominal voltage is 7.4 V/ 6.6 volts. Receiver batteries are not allowed.

Proposition : 1/10 Touring scale cars will be driven by ~~a maximum of five NiCd or NiMH cells, or~~ a lithium based (LiPo/LIFE) battery. Maximum nominal voltage is 7.4 V/ 6.6 volts. Receiver batteries are not allowed.

Remarques : Les batteries NiCd et NiMH ne sont plus employées par les concurrents dans les compétitions organisées par l'EFRA. **Seuls subsistent dans les règles les accumulateurs base Lithium**.

Proposition EFRA

Soutenue par la Belgique

La proposition est adoptée à l'unanimité

THE RULE SHOULD BE AMENDED TO READ:

3.5.

Existing Rule: **1/10 Offroad scale cars** will be driven by a maximum of six NiCd or NiMH cells, or a lithium based (LiPo/LIFE) battery. Maximum nominal voltage is 7.4 V/ 6.6 volts. Receiver batteries are not allowed.

Proposition : 1/10 Offroad scale cars will be driven by ~~a maximum of six NiCd or NiMH cells, or~~ a lithium based (LiPo/LIFE) battery. Maximum nominal voltage is 7.4 V/ 6.6 volts. Receiver batteries are not allowed.

Remarques : Les batteries NiCd et NiMH ne sont plus employées par les concurrents dans les compétitions organisées par l'EFRA. **Seuls subsistent dans les règles les accumulateurs base Lithium**.

Proposition EFRA

Soutenue par la Finlande

LA RÈGLE DEVRAIT ÊTRE MODIFIÉE POUR LIRE :

7.1.1.

Règle existante : European Championships are held in the following classes:
1/10 Off-Road
1/12 Modified
1/10 Touring Cars
1/12 10.5T Spec. Brushless or 19T Brushed Motors

1/10 Touring Cars Indoors

Proposal: European Championships are held in the following classes:
1/10 Off-Road
1/12 Modified
1/10 Touring Cars
1/10 Touring Cars 10.5T Brushless Motors
1/12 10.5T Spec. Brushless or 19T Brushed Motors

Remarques : Le Standard, est la plus populaire des courses Touring Cars au niveau national (Allemagne. Également sur les événements Internationaux tels que LRP Touring Car Masters et ETS Séries. L'EFRA devrait offrir aux pilotes la possibilité de participer à un Euro Touring Car 1/10ème en catégorie standard.
Selon l'EFRA un tel changement ne peut techniquement qu'intervenir à partir de la saison 2013.
Comme aucune classe existante n'est affectée, si l'AGM décide d'adopter cette nouvelle catégorie, nous proposons de commencer avec un EURO dès 2012, bien entendu si une nation se propose d'accueillir au pied lever l'évènement .

Proposition de LRP électronique GmbH, Kraemer Andy

Soutenue par la Grande Bretagne

Adoptée avec 11 pour, 1 contre, et, 1 abstention.

LA RÈGLE EST NOUVELLE :

7,2.

Règle existante : ALLOCATIONS

Proposition : 7.2.7. On ne permet pas aux pilotes qui ont fini dans le Top 20 d'un Championnat d'Europe 1/10 Touring Car (Intérieur ou extérieur) au cours des 3 dernières années de participer à l'Euro Touring Cars 10.5T Spec. Brushless.

Remarques : Il faut éviter que les Top pilotes internationaux participent à l'Euro Stock Touring juste pour mettre un nouveau titre à leur palmarès. L'EC 10.5T devrait être plutôt un Euro "B", comme c'est le cas en 1/8 Onroad, un 1/8 Offroad et un Nitro 1/10.

Proposé par LRP électronique GmbH, Kraemer Andy

Soutenue par la Suisse

Adoptée avec 11 oui, 1 contre, et, 1 abstention.

THE RULE SHOULD BE AMENDED TO READ:

9.4.2.

Existing Rule: Qualifying will be by fastest time for 1/12th, by the 2 fastest times added together, for 1/10th Off-Road round by round system is used. For 1/10th On-road see App. 3 rule 9.4.2b.
…

Proposal: Qualifying will be by fastest time for 1/12th, by the 2 fastest times added together.
For 1/10th Off-Road the round by round system is used. For 1/10th On-road see App. 3 rule 9.4.2b.
If the ´Round by Round´ qualifying method is used, the number of Rounds to count is as follows :
- ~~Six Rounds three to count,~~ Five Rounds two to count, Four Rounds two to count, Three Rounds two to count, Two Rounds one to count. Less than two Rounds completed event null and void. All other qualifying Round scores will be discarded. Qualifying Round has to be completed for any

Remarques : **Le maximum de manches prisent en compte pour le classement aux points est de 5.**
Les deux sections électriques ont un maximum de cinq manches de qualifications comme détaillé dans la règle 8. Par conséquent la référence à six manches n'a pas lieu d'être. La nouvelle écriture des deux premières phrases de la règle en facilite la lecture.

Proposition EFRA

Soutenue par la Hollande

La proposition est adoptee à l'unanimité

Le Chairman remercie tous les participants pour cette réunion constructive, la séance est levée à 15h20.

7. COMPTE-RENDU DE SECTION TOUT-TERRAIN ELECTRIQUE 1/10EME (JEAN-PATRICK CAILLAUD)

ORDRE DU JOUR TOUT TERRAIN 1/10ème ÉLECTRIQUE Samedi 5/11/2011

1. ACCUEIL DU PRÉSIDENT — Mr. Paul Worsley

Le Président de la section Tout Terrain 1/10ème Électrique a ouvert la séance à 15h40

2. EXCUSES

Excuses reçues de : Slovaquie, Allemagne (Robert Gillig), Irlande (Colin Whelan), Grèce (Nikos Zannos).

PAYS	PRESENT	SECTION SUBSCR	Allocations demandées				
			EC	EC	WC	WC	Max33%
			Buggy 2wd	Buggy 4wd	Buggy 2wd	Buggy 4wd	%
AUSTRIA	Marcus Vrana.		28	24			
BELGIUM	Willy Hermanns. Kust Bultynck. Marc Joosens		2	1			
BULGARIA							
CROATIA							
CYPRUS							
CZECH REP.							
DENMARK			3	2			
ESTONIA							
FINLAND	Jussi Luopajarvi. Vessa Yli		9	9			
FRANCE	Jean Patrick Caillaud		8	8			
GEORGIA							
GERMANY	Josef Diagani. Mail: Robert Gillig 03.11.11		23	23			
GREAT BRITAIN	Roger Cosgrove. Paul Worsley		22	22			
GREECE	Mail: Nikos Zannos 01.11.11.		3	3			
HOLLAND (Ned.)	Frans Heinsbroek						
HUNGARY							
IRELAND	Mail: Colin Whelan 03.11.11 (If AT)		3	3			
ITALY	Andria Brianza		3	3			
LITHUANIA							
LUXEMBOURG							
MONACO							
NORWAY	Stein Ove Nordahl		4	4			
POLAND	Andrzej Trella		3	3			
PORTUGAL							
ROMANIA							
RUSSIA							
SLOVAK REP.	Mail: Pavel Balint 20.10.11 (if AT)		7	5			
SLOVENIA							
SPAIN	Lvis Emilio Crisenti		8	4			
SWEDEN							
SWITZERLAND	Audres Frattaroli		8	8			
TURKEY							
	Total countries present Off-Road = 12	**TOTALS**	134	122			

Autres personnes présentes : Stefan Koehler - LRP

3. MINUTES DE LA RÉUNION DE SECTION 2010

6 et 7 novembre 2010 – Bruxelles (Belgique) : Problèmes posés par les minutes :

Les minutes du compte rendu de l'AGM 2010 ont été acceptées en l'état (Vérification : Marcus Vrana (Autriche), Roger Cosgrove (BRCA))
Jean Patrick Caillaud (France) a été choisi pour vérifier le compte rendu de cette année.

4. CORRESPONDANCE REÇUE

Évidemment, il y eu des centaines de courrier traitant des attributions pour le World et l'Euro. Parmi ceux-ci, un sous forme de plainte de la Pologne qui ne s'est pas vue attribuer le nombre d'allocations demandées pour le World. La Pologne était au courant que le nombre initial d'attributions attribuées à l'EFRA en novembre 2010 était seulement de 33% de total accepté au WORLD. En conséquence, les allocations ont été proportionnellement attribués en fonction de la participation par pays aux précédents Euro's. La Pologne a été également informée quand les allocations attribués aux autres blocs (ROAR, FEMCA et FAMAR) ont été connues, que des allocations supplémentaires étaient attribués à l'EFRA, permettant ainsi de satisfaire toutes les demandes.

5. RAPPORT DU PRÉSIDENT

2011 a été une année intense pour la section Tout Terrain 1/10ème Électrique, avec le World à Vaasa (Finlande) et un Euro à Pau dans les sud de la France. Il y a eu également un Grand Prix organisé par la Norvège à Bergen.
Grand Prix BERGEN:
Cet événement a eu lieu fin juin à Bergen sur la côte ouest de la Norvège. Je dois présenter mes excuses à la Norvège, car en raison d'un programme chargé en juin, je n'ai pu être présent.
Je sais que ce GP s'est déroulé normalement, et que malheureusement le nombre d'entrées était très bas avec un maximum de 20 pilotes par catégorie.

Avec deux événements majeurs cette année World et Euro en Tout Terrain 1/10ème Électrique, on comprend qu'économiquement les pilotes ont été amenés à faire un choix dans leur programme, mais aussi budget consacré à la Voiture RC.

Championnat du Monde VAASA :

C'était un événement qui restera dans les mémoires, et certainement le meilleur WORLD Off-Road dont je me suis occupé. Les capacités organisationnelles de la Finlande sont étonnantes et c'était un honneur à travailler avec l'équipe de Vaasa. Nombreux dans le Team étaient déjà présents à l'EURO 2007, ainsi une leur expérience, et, leur attention à régler le moindre détail étaient impressionnante.
Ils ont fourni des personnes pour couvrir tous les travaux, de : Une personne continuellement en bord de piste prêt à réparer le moindre incident sur le circuit, trois personnes s'occupant du logiciel de gestion de course, et un responsable des trois navettes assurant en permanence les liaisons hôtel, aéroport, et bien entendu piste, etc … Les locaux du club mis à disposition pour la restauration, la direction de course et les médias étaient exceptionnels. Je n'ai aucune idée du nombre de personnes ayant participé à l'organisation, mais je devine que c'était peut-être une trentaine de personnes
La piste était digne d'un événement mondial avec une surface étonnamment dure en argile. À la fin de l'événement, après six jours de course la piste était dans le même état qu'au début du meeting: aucun trou, aucune dégradation, stupéfiant ! L'attention aux détails était impressionnante. Ils ont utilisé des logiciels qui pourraient prévoir la pluie à cinq minutes près, cette information permettant de couvrir complètement la piste avec une bâche spécialement conçue, il fallait au moins 12 personnes pour la déployer en deux minutes. Cette bâche a été employée à plusieurs reprises, et a certainement sauvé le WORLD empêchant l'annulation des manches tant en qualifications qu'en finales, même après de fortes averses.
Les pays de la zone EFRA était fortement représenté en 2WD - 107 conducteurs et en 4WD 110 conducteurs. Cette forte représentation n'a pas empêché l'américain Ryan CAVALERI de s'imposer dans les deux catégories, les européens obtenant eux aussi de bons résultats :
2WD : - Neil Cragg (Grande Bretagne) est monté sur le podium, Jörn Neumann, Lee Martin, et, Peter Pinisch entrent en Finale A.
4WD : - Jörn Neumann manque de peu la 1ère place, Hubert Honigl, Neil Cragg et Lee Martin sont également en A.

Championnat d'Europe PAU :

Cet événement a eu lieu dans les sud de la France à Pau, près des Pyrénées.

La semaine a commencé avec des températures élevées atteignant parfois les 30°C, à celles-ci ont succédé en fin de semaine des orages violents. La compétition 2WD n'a pas été affectée par la pluie et tous les manches de qualification et finale se sont déroulées sans encombre. Pour les essais libres des 4WD, la piste arborait un Blue-groove superbe, malheureusement de forte pluie tombée dans la nuit du vendredi ont transformées la piste en un lac. Les compétitions du 2ème jour ont été annulées tant la piste était impraticable ! Les efforts réalisés par le club (pompage, sciure) ont néanmoins permis la tenue d'un essai contrôlé en soirée. Encore un peu de pluie dans la nuit, et le programme du samedi est chamboulé, mais avec l'établissement rapide d'un nouveau timing, la coopération de tous, club, pilotes et autres responsables coté organisation nous sommes parvenus à réaliser: un rapide essai libre, trois manches de Qualification et toutes les Finales du dernier jour. Ainsi la compétition 4WD a pu être considérée comme une manche d'un vrai EURO. Notons quand même que la bâche Finlandaise aurait été la bienvenue.
La piste était de bonne facture pour un Euro, le blue groove particulièrement apprécié pour la catégorie 4x2. Les équipements permanents Palois étaient bons avec une grande salle de réunion utilisée pour les Team Manager meeting, cette salle dominait la piste, et, fut utilisée par RC RACING TV. Les stands permanents avaient été complétés par six grandes tentes pouvant acceuillir confortablement les concurrents. Particulièrement appréciée la restauration qui a fourni de bons petits plats ainsi que les rafraîchissements.
Il y a eu quelques problèmes avec le logiciel de gestion de course (MyRCM) qui a eu pour conséquence quelques ordres de départ incorrects, le problème une fois identifié a trouvé solution.
Le nombre de pilotes engagés a été fortement pendant les semaines qui ont précédé l'EURO, le nombre d'attributions demandées à l'AG était : 2WD = 147, 4WD = 143.
Le nombre réel de concurrents a été : 2WD = 107, 4WD = 110.

Je suspecte que cette diminution est due aux pilotes qui étant au World ont sous estimé le coût de la participation à deux épreuves internationales la même année.
Les vainqueurs de l'EURO 2011: - 2WD Lee Martin, 4WD Jörn Neumann.

Conclusion :
Le nombre de pilotes EFRA qui ont participé au WORLD et/ou à l'EURO est important. Environ 210 conducteurs différents ont été dans ces événements, une présence forte des pays de l'EFRA pour le Buggy 1/10ème Électrique.
Décevant, le nombre d'annulations qui ont été reçues de quelques pays, nombreuses ont été les annulations tardives, celle-ci ne facilitant pas les remplacements dans un laps de temps court. Pau, pour à Pau il y a eu 13 annulations en 2WD et 11 en 4WD.
Nous demandons à l'avenir, aux pays de s'assurer de la fiabilité de leurs demandes, si les attributions aux événements 2012 doivent être d'ajustées, les pays qui ont été défaillants en 2011 seront les premiers à être impactés. Cette mesure sera également appliquée pour les allocations du Championnat du Monde 2013.

Paul Worsley. (Président TT1/10ème Électrique)

6. PRÉSENTATIONS DES CANDIDATURES EURO ET GRAND PRIX

La section a passé en revue les prochains événements EFRA :

Année / Date	Autre Date	Type	Pays	Lieu
2012 Avril	27 avril -29	GP	Autriche	WMW RC-BUGGY-RACING CENTER FEHRING Fabrikstraße 8350 Fehring
2012 Juillet	9-14 juillet	EC	Autriche	WMW RC-BUGGY-RACING CENTER FEHRING Fabrikstraße a. 8350 Fehring
2012 Août		EC	Espagne	Circuito de Terradillos (Terradillos Track) Valladolid
2013				

Une clarification était nécessaire concernant le lieu de rendez-vous choisi pour l'EC 2012 (Choix AGM 2010). On a réalisé pendant l'été, que le choix de Fehring (Autriche) était celui de la catégorie 1/8ème Buggy. Les dirigeants de l'EFRA se sont interrogés sur la possibilité d'organiser en un même lieu deux évènements de niveau international. En conséquence, le président de a rencontré l'Autriche pour obtenir les assurances nécessaires quand à la faisabilité. L'Autriche a présenté un plan global détaillant comment seraient organisés les deux événements, utilisant deux Teams différents pour les événements Thermique et Électrique. Lors du meeting ont été fournis les détails de l'organisation, en l'absence de questions l'assemblée confirme la candidature Fehering (Autriche) à l'EURO 2012.

L'Espagne ayant soumis une demande alternative pour 2012, et, suite à la décision confirmant l'Autriche pour 2012, il a été décidé d'attribuer l'Euro 2013 Tout Terrain1/10ème Electrique à l'Espagne.

EFRA - Calendrier officiel 2012

Année/Date	Autre Date	Type	Pays	Lieu
2012. Avril	27 -29 Avril	GP	Austria	WMW RC-BUGGY-RACING CENTER FEHRING Fabrikstraße 8350 Fehring
2012 Juin	15 -17 Juin	Intl. Race	France	Paris Indoors (M.C.D.D.)
2012 Juillet	09 - 14 Juillet	EC	Austria	WMW RC-BUGGY-RACING CENTER FEHRING Fabrikstraße 8350 Fehring

Calendrier prévisionnel

Année/date	Autre Date	Type	Pays	Lieu
2013	Début Août	EC	Espagne	Circuito de Terradillos (Terradillos Track) Valladolid

Pneumatiques l'Euro 2012 : à définir
Les attributions sont conformes au tableau du point 2 de ce compte-rendu.

7. PROPOSITIONS DE RÈGLE

Aucune propositions de changements pour l'appendix 3C (Tout Terrain 1/10ème Électrique).

8. ÉLECTION DU PRÉSIDENT DE SECTION

Lors de l'AGM 2010, Paul Worsley et Frank Mostrey avaient été élus comme Président et Vice-Président de la Section. La politique de l'EFRA est de ne pas avoir deux dirigeants élus la même année pour assurer la continuité si l'un de ceux-ci se retire. En conséquence, on a décidé d'élire un Président de section en 2011, Paul Worsley (Grande-Bretagne) se représente et est réélu.

9. QUESTIONS DIVERSES

La France a demandé s'il y avait une tolérance pour ce qui concerne le gonflement de batteries de LiPo. Paul Worsley a expliqué qu'une fois que les homologations accordées, les fabricants exploiteraient cette tolérance pour contourner le règlement. Ce n'est pas une bonne idée.

10. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le Président de section remercie tous les participants, en l'absence des questions la séance est levée à 15h25.

8. COMPTE-RENDU DE SECTION PISTE ELECTRIQUE 1/12EME – 1/10EME ()

MINUTES PISTE ÉLECTRIQUE Samedi 5 novembre 2011

1. ACCUEIL DU PRÉSIDENT Mr Heiner Martin

Le Président de la Piste Électrique a ouvert la séance à 16h40

2. EXCUSES

Des excuses ont été reçues de : Grèce, Hongrie, et Slovaquie
Pays membres présents, Abonnement section, Attributions, etc. :

COUNTRY	PRESENT	SECTION SUBSCR	EC 1/12	EC 1/12 Spec	EC Touring	EC TC Spec	WC Touring	WC 1/12		
AUSTRIA	X						3	3		
BELGIUM	X						12	2		
BULGARIA										
CROATIA										
CYPRUS										
CZECH REP.										
DENMARK							4	1		
ESTONIA										
FINLAND	X						8	3		
FRANCE	X						7	5		
GEORGIA										
GERMANY	X						12	4		
GREAT BRITAIN	X						10	12		
GREECE							1			
HOLLAND	X						6	5		
HUNGARY							1			
IRELAND										
ITALY	X						3	2		
LITHUANIA										
LUXEMBOURG										
MONACO										
NORWAY	X						1	-		
POLAND	X						7	5		
PORTUGAL	X						-			

ROMANIA										
RUSSIA										
SLOVAK REP.							5			
SLOVENIA										
SPAIN	X						6	2		
SWEDEN							4	3		
SWITZERLAND	X						7	8		
TURKEY										
TOTAL			**0**	**0**	**0**	**0**	**97**	**55**		

Autres personnes présentes : Stefan Köhler - LRP Electronic

3. MINUTES DE LA RÉUNION DE SECTION 2010

5-6 novembre 2010 - Bruxelles, Belgique
Problèmes posés par les minutes :
Les minutes ont été vérifiées et sont acceptées en l'état AGM 2010. L'Autriche a secondé.
La France a été choisie pour vérifier le compte rendu de cette année.

4. CORRESPONDANCE REÇUE

. Aucune correspondance reçue excepté les courriers relatifs aux entrées et l'administration normale.

5. RAPPORT DU PRÉSIDENT

Cette année le Chairman n'a visiter que les Championnats d'Europe Touring Cars Indoor à Hrotovice République Tchèque, et, celui Touring Cars de Traiskirchen en Autriche. Le vice président Giles RUSS a quand à lui supervisé l'EURO 1/12 qui s'est déroulé à Montbrison en France.
Chacun des trois Championnats Européen a été bien organisé. Merci aux clubs et aux fédérations nationales.
Désolé, le rapport était très court cette année, l'organisation des euros étant parfaite il n'y a rien à ajouter. Comme d'habitude, le président signale les difficultés qu'il a rencontré avec les 'Entries form' qui souvent sont incomplètes et reçues à la dernière minute.

6. PRÉSENTATIONS DES PROPOSITIONS - EC 2013 ET GRAND PRIX 2012

La section a reçu les requêtes suivantes pour accueillir les prochains événements de l'EFRA. Ces propositions sont arrivées à temps, aucune proposition n'étant acceptée après distribution de l'ordre du jour.
Vote au sujet de l'organisation des EURO 2012 en parallèle du world TOURING CAR :
Secondé par la Belgique. Vote : 2 Contre, 5 Abstentions, et, 4 Pour.

Year/Date	Alt. Date	Status		Country	Venue
2012					
2012		GP	**1/10 Touring Electric**	Portugal	LAMA CLUB Mini Autódromo de TORRES NOVAS
2012 July	2012 August	EC	**1/10 Touring Electric**	Spain	Club ARCA Pol. Industrial Calabozos Alcobenas (Madrid)
			1/12	Austria	
			1/10 Spec Touring Cars	Germany	Burgdorf
			1/10 Spec Touring Cars	Portugal	
2013					
2013		EC	**1/10 Touring Electric**	Portugal	LAMA CLUB Mini Autódromo de TORRES NOVAS
			1/12	Finland	

Demande de l'Espagne pour l'Euro Touring Car 2012 : 5 Contre, 2 Abstentions, et, 4 Pour.
Vote à propos de l'Euro Touring Car au Portugal en 2013 : 5 en faveur, 5 contre 3 abstentions. Le Président de Section a employé son vote prépondérant et a voté pour le Portugal.
EC 1/12 Autriche courante : Passé unanimement.

EC 1/12 2013 : La demande de Finlande est acceptée à l'unanimité.
EC Touring 2012 Car Stock/Spéc. en Espagne : 1 Contre, 5 Abstentions, 5 Pour.

Calendrier 2012 (finalisé)

Year/Date	Alt. Date	Status	Country	Venue
9 -11mars 2012		1/12 EC Stock	Austria	Bruck/Oberaich Austria
21-22 avril 2012		**GP 1/10 Touring Electric**	Portugal	LAMA CLUB Mini Autódromo de TORRES NOVAS
21-28 juillet 2012	July 2012	WC IFMAR 1:10 and 1:12 Electro track onroad	Netherlands	MACH Cruquiusweg 43 2102 LS Heemstede
6-9 septembre		1/10 Touring Car Stock Spec	Spain	Club ARCA Pol. Industrial Calabozos Alcobenas (Madrid)

Calendrier prévisionnel

Year/Date	Alt. Date	Status	Country	Venue
2013		EC 1/12	Finland	Oulu
2013		EC Touring Car	Portugal	Torres Novas

Pneumatiques pour l'Euro Spéc.th. 1/10 de Touring Car de Madrid en Espagne ? L'Espagne envoie une proposition au Président de section dans les 30 jours. La réunion a convenu que le Président de section fera le choix définitif qu'il communiquera.

Voir les attributions par pays sur le tableau au point 2 de l'ordre du jour .

Les demandes d'allocations pour les EURO's Spéc. 1/10 de l'EC Touring Car et Spéc. 1/12 doivent être envoyées au Président ou vice président de la catégorie concernée dans un délai de 30 jours.

7. ALLOCATIONS

Le Président de Section propose à la réunion les attributions (règle 3.6.4, page 58 de l'EFRA Handbook) voir au point 2.

8. PROPOSITIONS DE RÈGLE

APPENDIX 3 B ELECTRIC CARS REQUIREMENTS FOR ELECTRIC ON ROAD CLASSES

THE RULE IS NEW:

7.

Règle existante: **PARTICULAR TO 1:10 ELECTRIC SALOON CARS**

Proposition: 7.4. 1/10 Touring Cars 10.5T Spec. Brushless

Remarks: Il devrait y a un Paragraphe dédié aux règles du 1/10 Touring Car 10.5T Spec.

Proposé LRP électronique GmbH, Kraemer Andy

Soutenue par la Suisse

La proposition a passé Unanimously

THE RULE IS NEW:

7.

Existing Rule: **PARTICULAR TO 1:10 ELECTRIC SALOON CARS**

Proposition: 7.4.1. Seuls les moteurs '10.5T Spec Brushless' en accord avec l'Appendix 3A 2.4 sont utilisables.

Remarques: 10.5T est déjà employé en 1/12ème Spec racing et souvent employé dans les différents pays européens pour les courses Touring Car Spec. Ils fournissent la bonne puissance pour pour la catégorie stock utilisés avec des variateurs « normaux » (Zero Boost) sans règlage du calage.

Proposée par LRP électronique GmbH, Kraemer Andy

Soutenue par la Grande Bretagne

La proposition est adoptee avec 12 Pour, 1 Contre, 0 abstentions.

LA RÈGLE EST NOUVELLE :

7.

Règle existante :	**PARTICULAR TO 1:10 ELECTRIC SALOON CARS**
Proposition:	7.4.2. Only EFRA Boost „0“ ESCs according to App. 3A 4.3.1 are allowed. (ESCs that have no no advanced motor control functions (i.e.Boost, Cheat Mode, Turbo, SuperCharge, etc).
Remarques:	Il faut stopper cesser le développement de variateurs offrant tous les réglages possibles pour revenir à une vrai catégorie t type de réglage'ESCs pour avoir vrai Spec. Racing et la prochaine règle d'EFRA est une grande règle pour vrai Spec. Racing.

Proposition de LRP électronique GmbH, Kraemer Andy

La proposition a été retirée

Hors meeting : PW insique que si l’on se réfère aux règles communes, la règle ci-dessus existe dans l’Appendix 3 Règle 4.3.1 qui déjà impose les « variateurs calage 0 » pour tous les événement organisés par l’EFRA dans les catégories STOCK, ceci explique le retrait de la demande d’Andy spécifique au règlement Piste Electrique.

Question restée sans réponse, en l’absence de liste de variateur, comment s’effectue les contrôles ?

9. ÉLECTION DE PRÉSIDENT DE SECTION.

Vice président Electrique , Giles RUSS se représente.
Giles a été réélu à l'unanimité

10. QUESTIONS DIVERSES

Les présents ont demandé au Président de section la publication d’une liste officielle des moteurs 10,5T STOCK.
Il devrait également y avoir une liste officielle pour les variateurs dits ‘0 timing’ pour faciliter les contrôles, mais quand ???

11. DISCUSSION GÉNÉRALE.

Le Président de Section a remercié tous les participants de la réunion, et, en l’absence de sujet à traiter la réunion se termine à 18h25.