



# Fédération Française d'AéroModélisme

Agréée par le Ministère de la Santé et des Sports  
et par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire  
Affiliée au Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF)  
Reconnue d'utilité publique par décret du 19 avril 2009

## **REGLEMENT FEDERAL VOL RADIOCOMMANDE CATEGORIES MOTOPLANEUR ELECTRIQUE**

**Référence N° 350**  
Edition janvier 2011

**L'édition en vigueur de ce document est celle accessible sur le site Internet de la FFAM avec le lien suivant : [http://www.ffam.asso.fr/alc\\_reglements\\_ffam.htm](http://www.ffam.asso.fr/alc_reglements_ffam.htm)  
S'assurer de la validité de toute copie avant usage.**

**- TABLE DES MATIERES -**

|   |        |
|---|--------|
| <b>F5B</b> (catégorie FAI) .....                  | Page 4 |
| <b>F5F</b> (catégorie FAI).....                   | Page 4 |
| <b>F5B 7 éléments</b> (catégorie nationale) ..... | Page 5 |
| <b>Electro 7</b> (catégorie nationale) .....      | Page 8 |

## RÉCAPITULATIF DES PRINCIPALES MODIFICATIONS PAR RAPPORT À L'ÉDITION DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2010

Les modifications de fond sont identifiées avec un double trait en marge droite du texte. Les corrections de forme, notamment fautes de frappe, ne sont pas identifiées. ||

| Chapitre  | Paragraphe                                   | Brève description de la modification           | Type de modification |
|-----------|--|--|----------------------|
| Electro 7 | 2.5. Radios                                  | Prise en compte du 2,4 GHz                     | Mise à jour          |
|           | 3.1. Organisation des départs                | Modification du temps de vol                   | Mise à jour          |
|           | 3.4. Définition d'un vol officiel            | Modification du temps de vol                   | Mise à jour          |
|           | 3.5. Annulation d'un vol ou disqualification | Atterrissage après la fin du temps de travail. | Mise à jour          |

**Définition d'un motoplaner électrique** (applicable à toutes les catégories du présent règlement)

Aéromodèle volant dont la portance est due à des forces aérodynamiques agissant sur des surfaces restant fixes pendant le vol (exception faite des gouvernes) et qui réalise des manœuvres commandées par le pilote au sol au moyen d'un émetteur de radio commande. La propulsion du modèle est assurée par une ou plusieurs hélices rigides ou repliables entraînées par un moteur électrique dont le régime peut être modifié pendant le vol. La batterie d'alimentation du moteur électrique ne doit avoir aucune connexion avec le sol ou avec un autre modèle en vol. La recharge de la batterie pendant le vol par des cellules solaires est autorisée.

**F5B - MOTOPLANEUR ELECTRIQUE RADIOCOMMANDE**

(Catégorie FAI)

Voir document relatif à la traduction du Code sportif FAI Section IV - Volume F5.

**F5F - MOTOPLANEUR ELECTRIQUE 10 ELEMENTS RADIOCOMMANDE**

(Catégorie FAI)

Voir document relatif à la traduction du Code sportif FAI Section IV - Volume F5.

# MOTOPLANEUR ELECTRIQUE F5B 7 ELEMENTS RADIOCOMMANDE

## (Catégorie nationale)

### 1. Définition

#### a) Définition

Cette compétition pour motoplaneurs électriques radiocommandés comprend deux épreuves:

1. Une épreuve de distance
2. Une épreuve de durée et de précision d'atterrissage

Ces deux épreuves seront effectuées au cours du même vol. Deux vols au minimum et un maximum de 8 vols seront réalisés. Si plus de 3 vols sont effectués, le résultat le plus bas de chaque compétiteur sera supprimé.

#### b) Caractéristiques du modèle

Surface minimale..... 20 dm<sup>2</sup>

Charge alaire FAI maximum..... 75 g/dm<sup>2</sup>

Type des éléments de batterie..... Lithium Polymère

Nombre maximum d'éléments en série..... 2

(les cellules en parallèle ne sont pas autorisées)

Poids maximum du pack de batterie ..... 300 g

Poids minimum du pack de batterie ..... 200 g

L'énergie est limitée par un système électronique qui coupe le moteur (max 800 Watt-min).

#### c) Ordre de passage

L'ordre de passage pour la première manche sera établi par tirage au sort. Pour les manches suivantes, on prend le sens inverse du classement. Des fréquences incompatibles ne se suivront pas ni des membres d'une même équipe.

#### d) Classement "Sport"

Pour tous les concurrents n'ayant jamais participé à un championnat de France en catégorie F5B ou F5F, un classement séparé sera effectué.

Les trois premiers au championnat de France passeront automatiquement en "Expert" l'année suivante. La liste des concurrents ne pouvant plus ou ne voulant plus être dans le classement "Sport" sera publiée en fin de saison.

### 2. Aire d'évolution et organisation

Deux plans verticaux, parallèles, imaginaires, distant de 150 m, déterminent les points de virage et sont appelés base A et base B. Une ligne de sécurité est établie perpendiculairement à ces deux plans. Les dispositifs optiques utilisés pour déterminer le franchissement des bases A et B sont placés à une distance de 5 m de cette ligne de sécurité.

Pour l'atterrissage, l'organisateur doit tracer trois cercles concentriques de respectivement 30, 20 et 10 m de diamètre, situés sur le terrain, à un endroit où il n'y a pas de risque de collision avec d'autres modèles en train de faire l'épreuve de distance.

### 3. Calcul des points

a) Pour chaque vol, le nombre de points total de chacun des concurrents est obtenu en additionnant les points obtenus dans les épreuves A et B.

b) Le résultat individuel de chaque manche est un rapport à 1000 au prorata du meilleur résultat de la manche.

Points manche = 1000 multipliés par le score individuel et divisé par le score du meilleur sur la manche.

Ce résultat est édité avec une décimale.

c) En cas d'ex æquo, le meilleur score individuel sera pris en compte.

#### 4. Lancement

- a) Avant le lancement, le pilote doit indiquer à son chronométreur la façon dont il commande son ou ses moteurs à partir de son émetteur (marche, arrêt, inversé).
- b) le départ se fera à moins de 10 mètres de la Base "A".
- c) Le modèle sera lancé à la main par le pilote ou son aide, sans l'aide d'aucun dispositif de lancement. Le modèle ne devra pas être lancé d'une hauteur plus grande que celle que n'atteint normalement le lanceur.

#### 5. Epreuve de distance

- a) Cette épreuve doit être réalisée en 200 secondes à partir du moment où le modèle est lancé.

Le moment du lâcher est pris en compte par un chronométreur.

Cette épreuve doit être effectuée en deux montées minimum, moteur en marche. Nombre de montées limité à 10. Aucun point ne sera accordé pour des bases effectuées à partir de 11 montées ou +. Le pilote décide du temps qu'il utilise pour chaque montée, et pour le plané.

- b) L'arrêt et la mise en marche du moteur doit être annoncée aux chronométreurs.
- c) Quand le modèle franchit pour la première fois en plané (moteur coupé) la Base "A" en direction de la Base "B", le chronométreur commence à compter les bases (une base correspond à un trajet de la Base "A" vers la Base "B" ou l'inverse).
- d) La remise en route du moteur entraîne l'arrêt du comptage des bases, tout comme l'expiration des 200 secondes.
- e) Le chronométreur annonce au pilote quand son modèle franchit la Base "A" et un juge avec un drapeau (ou un système sonore) signale le franchissement de la Base "B". L'absence de signal indiquera que le modèle n'a pas franchi correctement la base. Le système utilisé pour vérifier le franchissement des plans verticaux des Bases "A" et "B" devra garantir le parallélisme de ces plans.

Durant le comptage des bases, le modèle doit évoluer du côté du plan de sécurité où est située la porte. Le franchissement, par quelque partie que ce soit du modèle entraîne l'annulation de cette épreuve (0 point pour le vol complet, distance et durée).

- f) Le pilote, ses aides et son chef d'équipe doivent rester à la Base "A" jusqu'à la fin de l'épreuve de distance.

Hormis le juge de base, personne ne doit être en base B et donner un quelconque signal.

- g) Chaque base réalisée donnera 10 points. Si le modèle ne réussit pas à effectuer au moins une base après l'une ou l'autre de ses deux premières montées, 30 points seront déduits de son score dans cette épreuve.
- h) Après les 200 secondes de l'épreuve de distance, signalées par un système sonore, commence immédiatement l'épreuve de durée.

#### 6. Epreuve de durée et de précision d'atterrissage

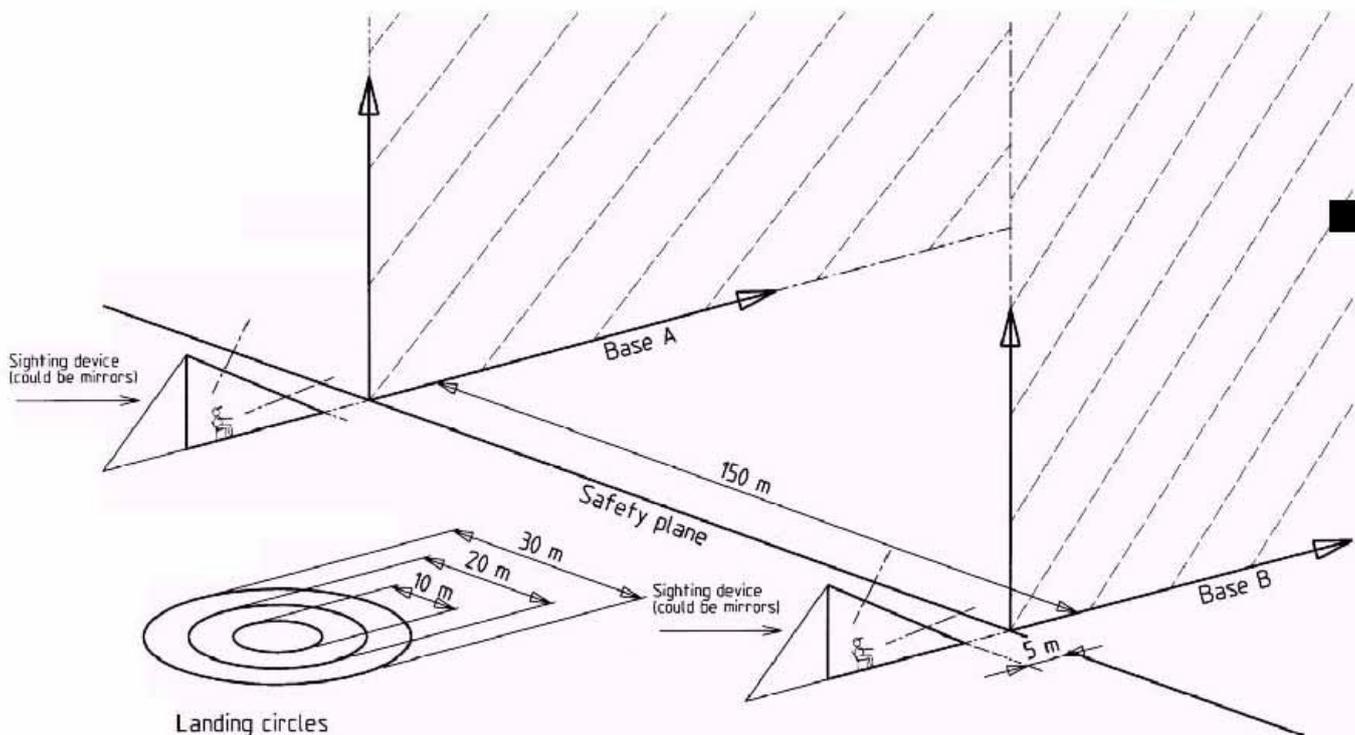
- a) Cette épreuve a une durée limitée à 600 secondes à partir du signal sonore de fin d'épreuve de distance (voir en 5.5.4.5.h.).
- b) Le pilote peut allumer et couper son moteur aussi souvent et aussi longtemps qu'il le veut.
- c) Le chronométreur du temps plané (1) déclenche son chronomètre chaque fois que le moteur est coupé. Le chronométrage du temps plané est arrêté dès que le moteur est remis en marche ou lorsque le modèle s'immobilise après l'atterrissage. Le pilote doit annoncer la mise en route et l'arrêt de son moteur par les mots "ON" et "OFF".
- d) Les temps planés sont additionnés et un point sera accordé pour chaque seconde entière de temps plané.
- e) Un point sera retiré pour chaque seconde entière de vol au-delà des 600 secondes.
- f) Des points supplémentaires seront accordés pour l'atterrissage :
  - 10 points si le modèle s'immobilise dans le cercle de 30 m de diamètre
  - 20 points si le modèle s'immobilise dans le cercle de 20 m de diamètre
  - 30 points si le modèle s'immobilise dans le cercle de 10 m de diamètre.

Les distances sont mesurées du centre des cercles au nez du modèle.

- g) Aucun point d'atterrissage ne sera accordé si l'atterrissage a lieu plus de 630 secondes après le début de l'épreuve (voir 5.5.4.6.a.).

## 7. Terrain de vol

Les compétitions se dérouleront sur un terrain sensiblement horizontal ayant une probabilité raisonnablement faible d'effet de pente ou d'onde.



# ELECTRO 7

## (Catégorie nationale)

### 1. Définition d'un motoplaneur Electro 7

#### 1.1. Caractéristiques générales

Surface maximum :.....150 dm<sup>2</sup>

Masse maximum : ..... 5 kg

Charge alaire : comprise entre 12 et 75 g/dm<sup>2</sup>

#### 1.2. Système de propulsion

Le modèle devra être propulsé par un moteur électrique alimenté par une batterie :

- d'au maximum 7 éléments cadmium-nickel (NiCd) ou nickel-métal-hydrure ( NiMh) dont la tension nominale est de 1,2 V.
- ou composée de 2 éléments Li-Ion (3,6 V) ou Li-Po (3,7 V).

La catégorie est ouverte aux moteurs à charbon ou "brushless".

#### 1.3. Fusible

Fusible "fermé" de type ATO 20A fabricant LITTEL FUSE est fourni par l'organisateur. Il est disponible chez Farnell (code commande 540-330) ou Radiospares (code commande 220-0842).

Au début du concours un fusible est attribué à chaque concurrent.

Si au cours du concours ce fusible est détérioré Il est prévu pour chaque vol le remplacement d'un seul fusible fourni par le juge.

#### 1.4. Emplacement du fusible

##### 1) Moteur à charbon

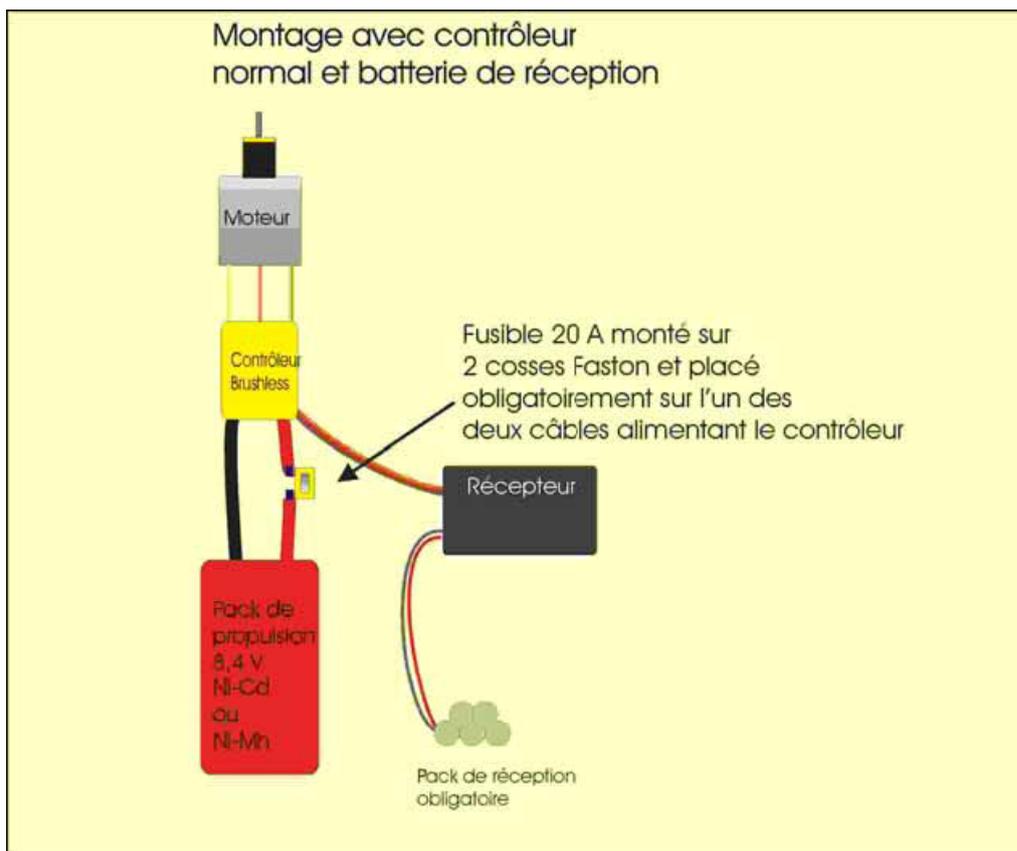
Avec ce type de moteur, le fusible de 20 A doit être intercalé entre le variateur et le moteur. Il sera donc placé sur l'un des câbles de puissance de sortie du variateur à l'aide de 2 cosses Faston plates pouvant permettre la mise en place d'un fusible plat transparent standard automobile marqué 20 A fourni par l'organisateur. Ce fusible sera contrôlé avant chaque départ.

##### 2) Moteur type Brushless

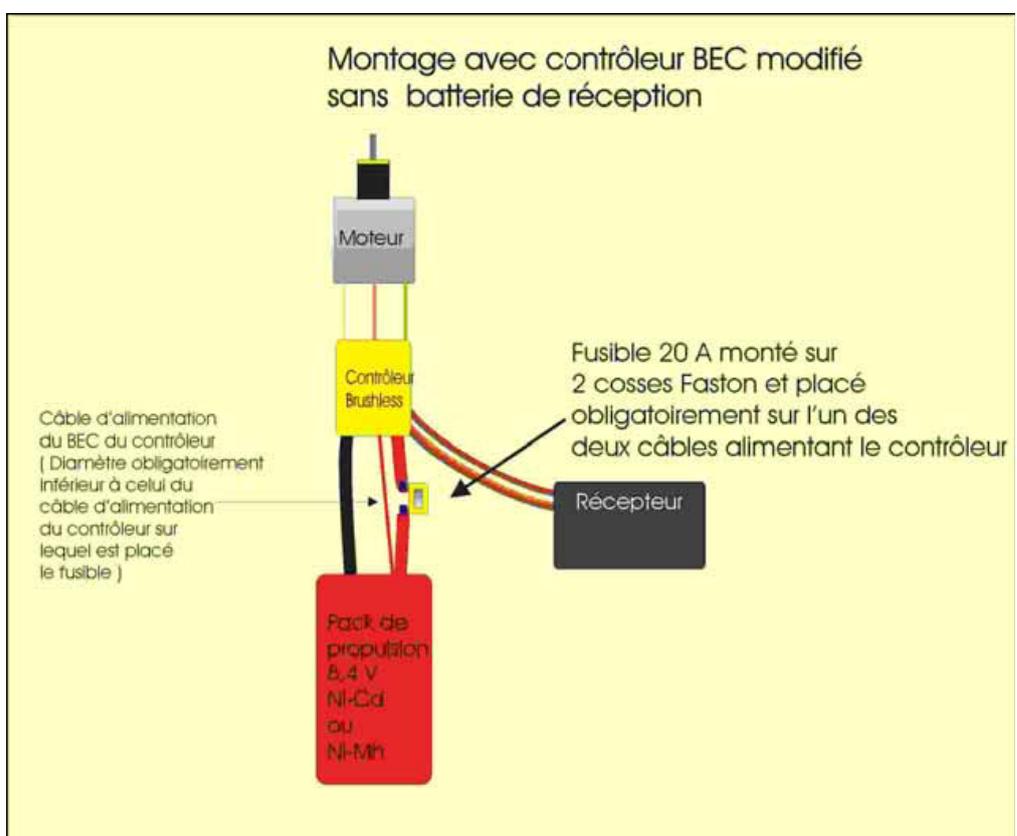
Avec ce type de moteur le fusible 20 A ne peut être intercalé qu'entre la batterie de propulsion et le contrôleur. Le récepteur sera donc alimenté soit par une batterie de réception embarquée, soit par le BEC du contrôleur.

Dans les deux cas le fusible 20 A sera impérativement placé sur l'un des câbles de puissance d'alimentation du contrôleur à l'aide de 2 cosses Faston plates pouvant permettre la mise en place d'un fusible plat transparent standard automobile marqué 20 A fourni par l'organisateur. Ce fusible sera contrôlé avant chaque départ.

### Montage n°1 avec batterie de réception



### Montage n°2 avec contrôleur BEC modifié



## 2. Règles générales

### 2.1. Définition

Cette compétition comprend une épreuve de durée et de précision d'atterrissage.

### 2.2. Terrain de vol

Les compétitions se dérouleront sur un terrain sensiblement horizontal ayant une probabilité raisonnablement faible d'effet de pente ou d'onde.

Pour l'atterrissage, les organisateurs prévoient une cible par pilote. Les cibles sont délimitées par un cercle de 30 mètres de diamètre, situées dans une zone dégagée de tout obstacle.

### 2.3. Concurrent et aides

Chaque concurrent (pilote) doit utiliser lui-même son équipement radio.

Chaque pilote a droit à deux aides.

### 2.4. Nombre de modèles

Le concurrent peut utiliser deux modèles identifiés lors des contrôles pendant une compétition. Le concurrent peut permuter les éléments de ses modèles pendant la compétition, sous réserve que le modèle ainsi constitué soit conforme au règlement et que les éléments aient été contrôlés avant le début de la compétition.

### 2.5. Radios

#### 2.5.1. Règles concernant les radios non 2,4 Ghz.

La radio doit être capable de fonctionner simultanément avec d'autres équipements émettant à une fréquence distante de 20khz. Lorsque la radio ne satisfait pas à cette condition, la bande passante (max. 50khz) doit être spécifiée par le concurrent lors de son inscription. Les concurrents en possession d'équipement radio capable de fonctionner simultanément avec d'autres équipements émettant à une fréquence distante de 10khz devront le spécifier lors de leur inscription.

Les compétiteurs possédant un ensemble à synthèse de fréquence devront également le préciser. Il pourra être demandé à ces compétiteurs (synthèse de fréquence) d'utiliser les fréquences choisies par l'organisateur afin d'assurer le bon déroulement de la compétition.

**Chaque pilote doit impérativement disposer de deux fréquences.**

#### 2.5.2. Retransmission d'information au sol

Tout système de transmission d'information du modèle vers le pilote est interdit.

### 2.6. Contrôles

Les organisateurs de compétitions peuvent exiger le contrôle :

- 1- de la conformité des modèles
- 2- des fréquences radios
- 3- du bon fonctionnement des récepteurs de chronométrage

## 3. Modalités d'organisation des épreuves

### 3.1. Organisation des départs

Les concurrents seront répartis en groupes après le tirage au sort, en fonction des fréquences radio utilisées, de façon à permettre autant de vols simultanés que possible. Tous les concurrents doivent être traités de manière équitable. Les groupes sont définis de telle façon, qu'autant que possible, il n'y ait pas plusieurs concurrents faisant partie d'une même équipe dans chacun des groupes. L'ordre des vols des différents groupes est défini également en fonction des fréquences. Un temps de préparation de cinq (5) minutes est accordé aux concurrents avant le départ à partir du moment où ils ont été appelés.

Afin que la compétition soit équitable, le nombre minimum de concurrents dans chaque groupe est si possible de 4.

Les pilotes auront onze (11) minutes pour mettre leur modèle en l'air et effectuer leur vol de dix (10) minutes. Passées ces onze minutes, la manche sera comptée zéro.

### 3.2. Lancement

- a) Avant le lancement, le pilote doit indiquer à son chronométrateur la façon dont il commande son moteur à partir de son émetteur (marche, arrêt)
- b) Le modèle, moteur en marche, sera lancé à la main par le pilote ou son aide, sans l'aide d'aucun dispositif de lancement. Le modèle ne devra pas être lancé d'une hauteur plus grande que celle que n'atteint normalement le lanceur.
- c) Le modèle devra partir (après décompte) au signal du responsable de la compétition ou du chef de piste qui comptabilisera les éventuelles pénalités. Le modèle qui ne sera pas parti dans les cinq secondes suivantes se verra attribuer une pénalité de cinq (5) points, s'il n'est pas parti dans les dix (10) secondes, la pénalité sera de dix (10) points, etc. En cas de fusible grillé, aucune pénalité de départ ne sera comptée car le concurrent aura manifesté son intention de partir. Il pourra remplacer son fusible et repartir pendant le temps de travail en cours.

### 3.3. Chronométrage

Le chronométrage pourra être assuré soit de manière manuelle soit en utilisant les boîtes électroniques de chronométrage de la FFAM.

#### 1) Chronométrage manuel

Il sera assuré pour chaque concurrent par deux chronométrateurs officiels équipés d'un chronomètre (le premier pour le temps de vol, le deuxième pour le temps d'utilisation du moteur).

Avant le vol le pilote doit montrer au chronométrateur l'organe de commande de la radio qui met le moteur en route.

Le chronométrateur du temps moteur déclenche son chronomètre chaque fois que le moteur est mis en marche. Le chronométrage du temps moteur est arrêté dès que le moteur est coupé. Le pilote doit annoncer la mise en route et l'arrêt de son moteur par les mots "MARCHE" et "ARRET" ou "ON" et "OFF".

Pour le temps de vol, le chronométrateur déclenche le chronomètre dès le que le modèle quitte la main du lanceur. Il arrêtera le chronomètre quand le modèle sera immobilisé au sol après l'atterrissage.

Le chronométrateur arrêtera le chronomètre dans tous les cas après la fin du temps de travail de douze (12) minutes. Le début et la fin du temps de travail sont annoncés par le directeur de la compétition).

#### 2) Chronométrage avec les boîtes électroniques

Il sera assuré pour chaque concurrent par un chronométrateur officiel équipé d'une boîte électronique de la FFAM.

Chaque concurrent devra se présenter avec un récepteur du même type que celui équipant le modèle et équipé d'un quartz de la même fréquence.

Le chronométrateur, avant le temps de préparation, devra connecter le récepteur du concurrent, initialiser la boîte électronique et vérifier que le déplacement de l'organe de la radio commandant la mise en route du moteur est pris en compte par la boîte électronique.

Le chronométrateur déclenche le chronomètre de la boîte dès le que le modèle quitte la main du lanceur. Il arrêtera le chronomètre quand le modèle sera immobilisé au sol après l'atterrissage.

Le chronométrateur arrêtera le chronomètre dans tous les cas après la fin du temps de travail de douze (12) minutes (le début et la fin du temps de travail sont annoncés par le directeur de la compétition).

### 3.4. Définition d'un vol officiel

Pendant le temps de travail onze (11) minutes, le concurrent à droit à un nombre illimité d'essais (2-2-2 lancement). Un essai commence quand le modèle, moteur en marche est lâché des mains du concurrent ou de ses aides. Après le premier essai, on n'a plus le droit de prendre un autre modèle.

Le chronométrateur démarrera son chronomètre ou la boîte à chaque essai. L'initialisation du boîtier de chronométrage est sous la responsabilité du concurrent.

A la fin des onze (11) minutes, tout nouveau lancement n'est plus autorisé et le vol est considéré comme officiel, le modèle étant en l'air ou pas. Le pilote ne peut avoir droit à une seconde phase de départ de onze (11) minutes que dans les cas suivants :

- a) le pilote - cela doit être prouvé - ne peut effectuer son vol en raison d'interférences ;

- b) aucun score n'a pu être comptabilisé pour des raisons indépendantes du pilote (Problème de chronométrage manuel ou de fonctionnement des boîtes de chronométrage électroniques de la fédération).

Dans ces deux cas, le vol pourra être recommencé à n'importe quel moment décidé par le directeur de la compétition.

Le nouveau temps de travail est accordé suivant les priorités suivantes : a) Dans un groupe incomplet ou ajouté à un groupe complet avec ajout d'une cible supplémentaire. b) Si cela n'est pas réalisable, le re-vol aura lieu avec le groupe d'origine.

Le meilleur des deux résultats sera attribué aux pilotes ayant participé au-re-vol, à l'exception du pilote qui en est à l'origine.

### 3.5. Annulation d'un vol ou disqualification

Le vol est annulé dans les cas suivants :

- a) Le pilote utilise un modèle non conforme au règlement. En cas de violation intentionnelle ou flagrante du règlement, le concurrent peut être disqualifié à l'initiative du directeur de la compétition.
- b) Si le modèle perd un élément quelconque pendant le vol. La perte d'un élément à l'atterrissage (c'est-à-dire au moment du contact avec le sol) n'est pas prise en considération.
- c) Si le modèle a été utilisé par un autre concurrent au cours de la même compétition.
- d) Si le pilote utilise plus de deux aides.
- e) Si un élément du modèle à l'atterrissage reste à plus de 100 m de la cible.
- f) le concurrent est disqualifié si son modèle est piloté par toute autre personne que lui-même.
- h) Si l'atterrissage a lieu après la fin du temps de travail

L'accès à l'aire de départ est strictement réservé au pilote, à ses aides ainsi qu'aux officiels. Toute personne étrangère à ce groupe pénétrant sur la piste se trouvera priée d'en sortir immédiatement ou sera disqualifiée s'il s'agit d'un concurrent.

### 3.6. Epreuve de durée et de précision d'atterrissage

- a) Cette épreuve a une durée limitée à 600 secondes à partir du lâcher du modèle.
- b) Le pilote peut allumer et couper son moteur aussi souvent et aussi longtemps qu'il le veut.
- c) Le chronométreur du temps plané déclenche son chronomètre (chronométrage manuel) ou le chronomètre de la boîte électronique de la FFAM dès que le modèle quitte la main du lanceur.
- d) En cas de chronométrage manuel, le chronométreur du temps moteur déclenche son chronomètre chaque fois que le moteur est mis en marche. Le chronométrage du temps moteur est arrêté dès que le moteur est coupé. Les temps moteurs sont additionnés et un point sera enlevé au temps de plané pour chaque seconde entière de temps moteur utilisée.
- e) Un point sera retiré pour chaque seconde entière de vol au-delà des 600 secondes.
- f) Un bonus d'atterrissage sera attribué en fonction de la distance à la cible marquée par l'organisateur, suivant le barème suivant :

| Distance à la cible<br>(mètres) | Points | Distance à la cible<br>(mètres) | Points |
|---------------------------------|--------|---------------------------------|--------|
| 1                               | 30     | 9                               | 14     |
| 2                               | 28     | 10                              | 12     |
| 3                               | 26     | 11                              | 10     |
| 4                               | 24     | 12                              | 8      |
| 5                               | 22     | 13                              | 6      |
| 6                               | 20     | 14                              | 4      |
| 7                               | 18     | 15                              | 2      |
| 8                               | 16     | + de 15                         | 0      |

- g) Si le modèle touche le pilote ou son aide pendant l'atterrissage, les points d'atterrissage sont supprimés.

### 3.7. Calcul des points

- a) Pour chaque vol, le nombre de points total de chacun des concurrents est obtenu en additionnant les points obtenus dans les épreuves de durée et de précision d'atterrissage.
- b) Si plus de deux vols sont réalisés, le résultat le plus faible de chaque concurrent ne sera pas pris en compte et les autres résultats seront additionnés pour obtenir le classement de qualification des manches.
- c) Le vainqueur de chaque groupe se verra attribuer un score de 1000 points. Le score des autres pilotes sera calculé en fonction du meilleur de la façon suivante :

$$\text{Score du pilote rapporté à 1000} = \frac{\text{Score du pilote}}{\text{Score du meilleur}} \times 1000$$

### 3.8. Classement final

A la fin des manches qualificatives, un minimum de 4 concurrents ayant les scores totaux les plus élevés formeront un groupe unique et voleront deux manches supplémentaires de départage. A la discrétion des organisateurs, si les fréquences et la configuration du terrain le permettent, le nombre des concurrents qualifiés pour les manches de départage peut être augmenté.

Le classement final des concurrents qui sont qualifiés pour les vols de départage sera déterminé par le score total calculé sur les deux manches de départage additionné aux scores des manches de qualification.

$$\text{Score final} = \text{Score des manches de qualification} + \text{Score des deux manches de départage}$$

En cas d'ex æquo à l'issue des manches de départage, le plus mauvais score des vols de finale permettra de départager les concurrents.

## 4. Championnat de France

**Remarque :** le guide des comités techniques et ses annexes est téléchargeable sur le portail Internet de la FFAM à la rubrique "Comités techniques & sous-comités" ([http://www.ffam.asso.fr/activite/comite\\_technique/alc\\_comite.htm](http://www.ffam.asso.fr/activite/comite_technique/alc_comite.htm)).

### 4.1. Organisation

Voir guide des comités techniques, chapitre E "Organisation d'un championnat de France" pour les règles applicables en championnat de France.

Le sous-comité se réserve la possibilité d'aménager le règlement pour le bon fonctionnement du championnat de France. Ces aménagements devront avoir été annoncés dans le document d'informations générales envoyé aux concurrents avant les inscriptions.

### 4.2. Critères de sélection pour le championnat de France

Voir guide des comités techniques, annexe 3 "Critères de sélection applicables aux championnats de France", paragraphe 14 "Championnat de France Electro 7".

Le nombre de concurrents au championnat de France sera a priori limité à 50 y compris les cadets et juniors. En cas de dépassement, la priorité sera accordée aux cadets et juniors. Concernant les seniors, la sélection sera effectuée par le sous-comité au vu du nombre de concours réalisés avec départage éventuel au vu des classements dans ces concours.