



FEDERATION DE VOITURES RADIO COMMANDEES

« ORGANISATION des CHAMPIONNATS en 2010 dans la discipline TOUT TERRAIN 1/8^{ème} »

Depuis quelques années déjà, l'EFRA autorise dans ses compétitions Tout Terrain 1/8^e l'organisation des séries de qualification, sous finales et finales à plus de dix pilotes. L'objectif étant d'inscrire le plus grand nombre possible de participants à ses compétitions.

La FVRC réfléchit à la possibilité d'organiser, dans la discipline Tout Terrain 1/8^e, des séries, sous finales et finales à plus de 10 pilotes sachant que, depuis 30 ans, les Clubs se sont structurés et équipés pour organiser des compétitions avec des infrastructures, répondant aux normes définies jusqu'en 2009 par le règlement AUTO R/C France, et conçues pour 10 pilotes par séries, sous finales et finales.

Cette évolution majeure doit prendre en compte un certain nombre de critères techniques en matière de piste et d'infrastructures : à ma connaissance, seules les infrastructures du Club d'AUXERRE ont été validées pour une compétition à 12 pilotes mais un nombre non négligeable d'autres Clubs possède les infrastructures suffisantes pour organiser des championnats dont le nombre de pilotes par séries, sous finales et finales pourrait être supérieur à 10.

Depuis 2007, nous constatons dans notre discipline :

- D'une part, une forte augmentation des inscriptions dans les manches de Championnat de FRANCE et de LIGUE,
- D'autre part, que l'organisation à 10 pilotes par séries, sous finales et finales dans le déroulement des manches de Championnat de FRANCE assujettit le Directeur de course à regarder constamment la montre et le timing de la journée pour respecter l'heure de remise des trophées et ainsi libérer les pilotes pour qu'ils regagnent leur domicile à une heure convenable.
- Enfin, le temps de roulage dans les essais du samedi matin se trouve réduit à une petite dizaine de minutes par pilote. La durée des essais libres avant chaque série, sous finales est nettement inférieure à ce que prévoit le règlement. Les remontées telles que nous les avons vécues ces dernières années n'autorisent aucune erreur d'organisation pour que l'heure de remise des trophées soit respectée.
- Nous constatons aussi dans les championnats de LIGUE, qu'une dizaine de LIGUES enregistre d'importants effectifs, 100 pilotes voire plus dans leurs manches de Championnat bien que le cumul des championnats PROMOTION et OPEN le même jour sur le même site soit discutable et à éviter mais, à la décharge de ces ligues, le nombre de week-ends affectés au calendrier des championnats n'est pas suffisant pour répondre à la pression des demandes des Clubs.
- Par ailleurs, une organisation à plus de 10 pilotes permettrait d'intégrer dans le timing des week-ends de championnat une part de convivialité nécessaire à notre loisir qu'il était difficile de s'accorder jusqu'à maintenant.

La FVRC se doit donc de définir des règles pour autoriser, en toutes connaissances, dans la discipline Tout Terrain 1/8^e, les Clubs à organiser dans les manches de championnat inscrites au calendrier officiel de la FVRC, des séries, sous finales et finales à plus de 10 pilotes.

- ➔ Le minimum d'espace nécessaire au pilote sur le podium est de 0.80 m linéaire auquel il faut prévoir un espace pour le Directeur de course (1.20 m linéaire) ou (2 m linéaire minimum) dans le cas de la présence du Représentant Fédéral pour les manches de Championnat de FRANCE
- ➔ Le podium doit être sécurisé pour recevoir la population envisagée : 1 tonne pour la population envisagée, x tonnes pour une population en mouvement auxquelles il faut ajouter les évènements occasionnés par diverses conditions climatiques (vent, pluie, neige).
- ➔ Les régies RADIO ont été conçues et organisées pour des séries de 10 pilotes. Une organisation par numéro semblerait plus adaptée dans le cas des séries à plus de 10 pilotes.
- ➔ Si on considère que 0.80 m est l'espace nécessaire pour un pilote sur le podium, il faut impérativement prendre en compte le nombre de mécaniciens qui vont se trouver dans la piste de ravitaillement pour en définir ses dimensions.
A ce jour, la majorité des pistes de ravitaillement surélevées ont été construites pour accueillir 10 buggys et 20 mécaniciens maximum.

La conception des pistes de ravitaillement surélevées, existantes dans la presque totalité des Clubs pratiquant le Tout Terrain 1/8^e pourrait autoriser la FVRC à imposer la présence d'un seul mécanicien par buggy dans la piste de ravitaillement si les Clubs, pilotes et mécaniciens rencontraient de grosses difficultés à investir l'espace actuel.

- ➔ La longueur de la piste (200 m minimum dicit AUTO R/C FRANCE) est aussi à prendre en compte car en fonction de son développé, les meilleurs pilotes auront à doubler plus d'attardés que par le passé. Donc, la largeur de la piste dans l'intégralité de son tracé est très importante ainsi que le premier virage qui suivra la ligne de départ des sous finales et finale. Le risque de voir, à cet endroit, réapparaître les carambolages que nous constatons lors des départs pour les qualifications avant la mise en œuvre en 2001 des départs décalés.
Pour les départs des sous finales et finales, en tenant compte des règles définies dans l'AUTO R/C FRANCE dans un exemple d'organisation à 12 pilotes par sous finale, la ligne des départs devrait être égale à : 4 mètres entre chaque buggy X 13 buggys (12 places + la place du buggy ayant demandé un report) = 12 intervalles de 4 mètres soit 48 mètres.
Faut-il envisager d'autoriser les départs sur tout le tracé de la piste quel qu'il soit (ligne droite, courbe, virage, bosses, etc.) avec toutes les difficultés de contrôler les départs anticipés ?

Les départs des sous finales et finales sur un développé supérieur à celui de la ligne de départ se pratiquent couramment en compétition internationale et sont mêmes reconnus pour limiter les carambolages. En effet les pilotes en fond de grille dans le virage ne peuvent pas partir aussi vite.

- ➔ En Championnat de LIGUE, dans l'organisation des séries pour les qualifications, le Club aura le choix d'affecter en 11^e et 12^e position un pilote propriétaire d'une puce personnelle mais dans les sous finales et finales, le choix n'existe plus. Le Club rencontrera donc deux cas :
 1. les pilotes en position 11 et 12 sont propriétaires d'une puce personnelle, pas de soucis pour le déroulement et le chronométrage de la sous finale ou finale concernée.
 2. le 11^e ou/et le 12^e pilote n'ont pas de puce personnelle. Dans ce cas, le Club aura la possibilité d'utiliser les transpondeurs rechargeables en exploitant les 7 chiffres de ces transpondeurs en sachant qu'il ne peut pas affecter un même numéro de puce à plusieurs pilotes dans une même manche de championnat.

Cette règle indispensable va donc contraindre le Club organisateur à intervenir aussi souvent que nécessaire, en fonction du nombre de transpondeur rechargeable disponible, dans le fichier des pilotes pour affecter et/ou effacer les 7 chiffres du transpondeur rechargeable utile pour chronométrer les 11^e et 12^e pilotes de chaque sous finale et finale.

Le problème ne se pose pas pour les Championnats de FRANCE puisque les transpondeurs personnels sont obligatoires.

Pour les championnats de LIGUE, c'est une excellente raison pour inciter les LIGUES et les CLUBS à développer une politique d'équipement de leurs licenciés en transpondeur personnel.

- Si des Clubs organisent des manches de Championnat avec des séries, des sous finales et finale à 10 pilotes et d'autres à plus de 10, nous risquons de créer des distorsions dans l'établissement des Classements généraux, intermédiaires pour la sélection aux différentes Coupes et finaux pour le titre de Champion de LIGUE et de FRANCE.

En effet, dans une finale à 12 pilotes, le 11^e ou le 12^e pilote aura la possibilité de se classer 1^{er} de la manche de championnat et le 1^{er} d'être classé 12^e alors que dans une finale à 10, le même onzième et le même douzième pilote ne pourra en toute logique que se classer 11^e et 12^e dans une manche de championnat identique et le 1^{er} classer dixième.

Cela aura des conséquences importantes dans l'attribution des points si nous autorisons les deux cas possible d'organisation sur l'année 2010 pour un même championnat :

1. séries, sous finales et finales à 12 pilotes,
 - attribution possible de 400, 370, 340, 310, 280, 250, 220, 200, 180, 160, 150, 140 points à l'un des 12 finalistes
2. séries, sous finales et finales à 10 pilotes.
 - attribution uniquement de 400, 370, 340, 310, 280, 250, 220, 200, 180, 160 points à l'un des 10 finalistes. Il y a donc une inégalité d'attribution de points dans une finale.

Ce constat trouve sa solution dans l'organisation même des sous finales et finales puisque dès les premières sous finales tout pilote qui fini 4e peut remonter dans la sous finale supérieure et terminer, grâce à cette nouvelle organisation, 1^{er} de la finale alors qu'il n'aurait pas eu cette possibilité dans le système à 10 pilotes par sous finale. Il faut donc accepter le système actuel de l'affectation des points pour le classement général et ne pas chercher à le remettre en question.

En 1995, pour ceux qui s'en rappellent, le problème des points avait été soulevé lorsque nous sommes passés du système de remontée à une seule branche au système EFRA à deux branches (A et B). En définitive aucune distorsion n'était apparue à l'usage et le classement des meilleurs pilotes était resté identique.

Ce ne sont que des réflexions personnelles et il y a certainement d'autres remarques à prendre en compte pour que les Championnats inscrits au calendrier officiel de la FVRC se déroulent, dans cette nouvelle organisation, dans des conditions semblables et offrent, à tous les pilotes, les mêmes chances de décrocher le titre.

Pour toutes les raisons énumérées ci-dessus, je propose que :

1. Cette nouvelle organisation soit réservée uniquement à la **discipline Tout Terrain 1/8^e** car, à ma connaissance, dans de nombreuses ligues, les Clubs organisent des compétitions qui regroupent d'autres disciplines, le même jour sur le même site. De plus, je souhaite que cette organisation soit validée dans le temps avant d'envisager l'extension à d'autres disciplines.
2. La mise en place de cette nouvelle organisation **limite à 7 ou 8 le nombre de séries** par **journée de championnat de LIGUE**, suivant l'organisation par série (10 ou 12 pilotes par série).

Ce qui donnerait pour une organisation à 10 pilotes par série, **8 x 10 pilotes = 80 pilotes maximum** et pour une organisation à 12 pilotes par série, **7 x 12 pilotes = 84 pilotes maximum par manche de championnat de LIGUE** inscrite au calendrier officiel de la FVRC dans la discipline Tout Terrain 1/8^e.

3. le Président de la LIGUE, pour les Championnats de LIGUE soit le seul avec l'aide de son Vice Président et l'aide éventuelle du Vice Président FVRC Responsable de la discipline à donner l'autorisation d'organiser des séries, sous finales et finales à plus de 10 pilotes, après avoir pris connaissance des caractéristiques de la piste des Clubs concernés,.

L'autorisation écrite du Président de la LIGUE devra être jointe au rapport de clôture de la manche de championnat qui sera adressé au Responsable des classements de la discipline Tout Terrain 1/8^e de la LIGUE.

4. le Vice Président FVRC Responsable de la discipline, pour les Championnats de France et les Coupes de FRANCE soit le seul, avec l'aide du Président des LIGUES concernées, à donner l'autorisation d'organiser des séries, sous finales et finales à + de 10 pilotes, après avoir pris connaissance des caractéristiques de la piste des Clubs concernés.
5. Un traitement global des demandes d'autorisation pour :
 - rechercher la plus grande cohérence au sein de chaque ligue dans la mise en application de cette nouvelle organisation,
 - diffuser l'information la plus complète possible à l'ensemble des licenciés concernés dans les meilleurs délais.

Résolution n° 1

Proposé par : Bernard GRUBIS, Vice-Président TT 1/8^{ème}

1 - A titre exceptionnel, pour l'année 2010, en dérogation au règlement 2010 de la discipline Tout Terrain 1/8e dans AUTO R/C FRANCE, la FVRC autorise celle-ci à organiser des séries de qualification, sous finales et finales à 12 pilotes maximum dans les manches de ses championnats. En conséquence, tous les chapitres du règlement AUTO R/C FRANCE qui fixaient, antérieurement à cette autorisation, dans les séries de qualification, sous finales et finales des limites en nombre de pilotes, s'en trouvent modifiés avec une nouveauté dans le règlement spécifique Tout Terrain 1/8 au paragraphe 1.2 CHAMPIONNATS DE LIGUE la limitation à 8 séries de 10 pilotes ou 7 séries de 12 pilotes maximum par journée de championnat de LIGUE.

Le règlement AUTO R/C FRANCE 2011 devra impérativement intégrer toutes ces modifications

Comité Directeur

Vote :

Pour :

Contre :

Abstention :

Décision :

Résolution n° 2

Proposé par : Bernard GRUBIS, Vice-Président TT 1/8^{ème}

2 - Cette autorisation devra être, ou non, entérinée :

2.1 - Par le Président de la LIGUE avec l'aide de son Vice Président et éventuellement du Vice Président FVRC responsable de la discipline, pour les manches de championnat de LIGUE inscrites au calendrier officiel, après avoir pris connaissance des caractéristiques de la Piste des Clubs demandeurs et de la compétence des organisateurs.

L'autorisation écrite du Président de la LIGUE sera jointe au rapport de clôture de la manche de championnat qui sera adressé au Responsable des classements de la LIGUE pour la discipline Tout Terrain 1/8e.

2.2 - Par le Vice Président FVRC Responsable de la discipline avec l'aide du Président des LIGUES concernées pour les manches de Championnat de FRANCE et les Coupes inscrites au calendrier officiel après avoir pris connaissance des caractéristiques de la Piste des Clubs concernés.

Comité Directeur

Vote :

Pour :

Contre :

Abstention :

Décision :

1. Exemple de timing.

TIMING PREVISIONNEL des QUALIFICATIONS pour 7 séries de 12 pilotes

1ere MANCHE des QUALIFICATIONS			2e MANCHE des QUALIFICATIONS			3e MANCHE des QUALIFICATIONS		
Horaire prévisionnel	SERIE	RAMASSAGE	Horaire prévisionnel	SERIE	RAMASSAGE	Horaire prévisionnel	SERIE	RAMASSAGE
09:00	A	G	10:06	E	D	11:12	G	A
09:09	B	A	10:15	F	E	11:21	F	G
09:18	C	B	10:24	G	F	11:30	E	F
09:27	D	C	10:33	A	G	11:39	D	E
09:36	E	D	10:42	B	A	11:48	C	D
09:45	F	E	10:51	C	B	12:57	B	C
09:54	G	F	11:00	D	C	12:06	A	B

TIMING PREVISIONNEL SOUS FINALES et FINALES

pour 7 séries de 12 pilotes dans les qualifications dans la même catégorie

PRE-FINALES	CATEGORIE	Pré-finale en compétition	HORAIRE Prévisionnel	Ramassage	Nbre Pilotes affectés en pré finale ou finale	Nombre Pilotes inscrits 4 X 4
32e	4 x 4	A	13:30 - 13:45	1/16e "A"	8 (+2)	84
		B	13:50 - 14:05	1/16e "B"	8 (+ 2)	74
16e	4 x 4	A	14:15 - 14:30	1/8e "A"	8 (+ 4)	64
		B	14:35 - 14:50	1/8e "B"	8 (+ 4)	56
8e	4 x 4	A	15:00 - 15:15	1/4 "A"	8 (+ 4)	48
		B	15:20 - 15:35	1/4 "B"	8 (+ 4)	40
Quart	4 x 4	A	15:45- 16:00	1/2 "A"	8 (+ 4)	32
		B	16:05 - 16:20	1/2 "B"	8 (+ 4)	24
Demi	4 x 4	A	16:30 - 16:50	pilotes	8 (+ 4)	16
		B	16:55 - 15:15	pilotes	8 (+ 4)	8
PAUSE 20' minimum						
Finale	4 x 4		17:35 - 18:05	pilotes	(6 + 6)	

pour 7 séries dans les qualifications (6 séries de 4x4 et 1 série de 4x2)

PRE-FINALES	CATEGORIE	Pré-finale en compétition	HORAIRE Prévisionnel	Ramassage	Nbre Pilotes affectés en pré finale ou finale	Nombre Pilotes inscrits 4 X 4
32e	4 x 4	A + B	13:30 - 13:45 pause 15'	1/16e	8	72
16e	4 x 4	A	14:00 - 14:15	1/8e "A"	8 (+ 4)	64
		B	14:20 - 14:35	1/8e "B"	8 (+ 4)	56
8e	4 x 4	A	14:45 - 15:00	1/4 "A"	8 (+ 4)	48
		B	15:05 - 15:15	1/4 "B"	8 (+ 4)	40
Quart de Finale	4 x 4	A	15:25- 15:40	1/2 "A"	8 (+ 4)	32
		B	15:45 - 16:00	1/2 "B"	8 (+ 4)	24
Demi-finale	4 x 4	A	16:10 - 16:30	pilotes	8 (+ 4)	16
		B	16:35 - 16:55	pilotes	8 (+ 4)	8
Finale	4 x 2		17:05 - 17:35	pilotes		12 (4x2)
Finale	4 x 4		17:45 - 18:15	pilotes	(6 + 6)	

18:15 REMISE des Récompenses

2. Contribution au débat de Dominique NORMAND.

(Dominique NORMAND (D.N.) 1 - Je reviens plus avant sur le débat qui doit nous incomber au prochain Comité Directeur sur la possibilité de passer à douze pilotes en qualifications et finales.

- Je me rappelle de la réaction unanime du CD lors de l'annonce de la décision de l'EFRA de passer au delà de 10 pilotes: "C'est pour faire du fric, etc.". Aujourd'hui nous allons proposer la même chose pour le même objectif ! Ce n'est pas le confort du pilote et la capacité à jouer que nous allons défendre, mais la possibilité d'organiser une course qui ne tient pas dans une journée pour le Championnat de Ligue. »

Bernard GRUBIS (B.G.) Je n'ai pas l'intention de démentir les informations écrites ci-dessus néanmoins je voudrais compléter celles-ci pour donner le contexte dans lequel nous avons voté à l'A.G. de l'EFRA cette résolution et pour que chacun puisse mieux comprendre nos propos.

C'est à la suite d'un Championnat d'Europe « A » 1/8^e Tout Terrain thermique en ANGLETERRE où le Club organisateur n'était pas arrivé à équilibrer son compte d'exploitation « Recettes – Dépenses ». La raison essentielle est que dans cette nation, comme dans beaucoup d'autres d'ailleurs, les infrastructures sont quasi inexistantes. Les clubs doivent construire et louer les matériels nécessaires à l'évènement. Les recettes de la restauration, du sponsoring et des inscriptions n'avaient pas permis à ce club de couvrir les dépenses engagées. De plus les demandes d'allocations pour les Championnats d'Europe sont supérieures au plafond autorisé (180 pilotes).

- (D.N.) 2 - Je crois me rappeler que nous avons envoyé un organisateur de course en Commission de Discipline (CR dans l'Auto Info Club n°214 en 01/2009) parce qu'il n'avait pas respecté le règlement FVRC. Plus de 140 pilotes inscrits, etc.. Nous sommes limite hors jeu ! Pour ne pas vouloir réduire le nombre de pilotes inscrits, pour ne pas vouloir séparer OPEN et PROMOTION dans les Ligues à fort potentiel, nous arrivons au bout du quai en prenant des décisions qui ne sont pas en rapport avec les causes du problème.

(B.G.) Il ne faut pas mettre sur un même pied d'égalité les problèmes que la LIGUE et la FVRC ont rencontrés avec ce Président de Club et le passage à 12 pilotes par série que je propose.

En effet, ce Président de Club s'était permis dans un championnat de LIGUE PROMOTION / OPEN d'organiser des séries et finale à 15 pilotes en catégorie 4x2 et des séries sous finales et finale à 12 pilotes en catégorie 4x4 et rejetant ainsi le règlement AUTO R/C FRANCE en vigueur. Ce Président de Club n'avait ni informer, ni demander l'autorisation à qui que se soit alors qu'il avait été mis en garde 48 heures avant la course par le Président de la FVRC, le Vice Président FVRC responsable de la discipline et le Président de la LIGUE concernée, du non respect du règlement.

Est-ce que la FVRC a été respectée ?

Est-ce que la manche de championnat a été invalidée ?

Qui peut certifier que nous ne rencontrerons pas demain, une situation identique à celle que tu cites ci-dessus, quand on sait que le matériel servant à la gestion d'une manche de championnat mis à la disposition des Clubs permet de faire ce que le règlement n'autorisera pas ?

Dans le cas que tu rapportes au point 2, si le club n'avait pas eu le matériel pour organiser sa course dans les conditions définies ci-dessus, il aurait été obligé de respecter le règlement AUTO R/C FRANCE au moins pour l'organisation des séries, sous-finales et finales. Il lui aurait donc été plus difficile d'accepter un nombre aussi important de pilotes pour organiser la manche de championnat de LIGUE dans une journée.

Comme tu le dis, ne laissons pas les clubs allaient au bout du quai, il y en aura toujours quelques-uns qui trouveront la solution qui leur conviendra.

S'il est vrai que c'est à la F.V.R.C. de faire le ménage pour que les organisations soient de qualité et que les clubs respectent les droits des pilotes inscrits et que les clubs assument leurs devoirs. Je vous invite pour vous convaincre de la réalité des choses, à vous reporter à la résolution n° 6 (ci-dessous) et prendre connaissance des remarques faites par nos licenciés sur l'organisation des courses par les clubs. Ce n'est pas une généralité mais cela existe.

Dans le présent débat, je propose que les Clubs qui le désirent et qui ont les infrastructures suffisantes, puissent organiser des séries, sous finales et finales à 12 pilotes.

Il y a un réel besoin et la FVRC se doit d'y répondre d'une façon ou d'une autre.

Je souhaite donc qu'au sein du Comité Directeur de la FVRC un consensus se dégage au profit de toutes les composantes de notre loisir.

- (D.N.) 3 - Ce n'est pas tant le nombre de pilotes que le timing qui en découle qui est important à prendre en compte: Je vais prendre un exemple: Aujourd'hui 80 pilotes se répartissent dans 8 séries et ils roulent 8x8 minutes soit 64 minutes (essais pré-qualifs et qualifs) et x minutes en remontées. Passer de 80 à 96 ne donne pas de temps supplémentaire de roulage aux pilotes. Seules la gestion, la limitation du nombre de pilotes / à un timing résoudra le problème, la volonté de séparer OPEN & PROMOTION en ligue, même jour, deux lieux différents résout l'équation du nombre de manches de CJ organisées dans une Ligue.

(B.G.) Je joins un timing prévisionnel pour l'organisation d'une manche de championnat de LIGUE. Il est limité à 7 séries de 12 pilotes maximum, soit 84 pilotes maximum (catégorie 4x4 seule ou catégories 4x4 et 4x2 regroupées). Pour les Clubs qui souhaiteraient conserver l'organisation à 10 pilotes par série, le nombre de séries serait limité à 8 soit 80 pilotes maximum.

Pour les LIGUES dans lesquelles les effectifs sont très importants, je proposerai au Comité Directeur du mois d'octobre la résolution suivante pour notre règlement spécifique: « la manche de Championnat de LIGUE PROMOTION pourra se dérouler le même jour sur un site différent de la manche de Championnat de LIGUE OPEN ». Le nombre de clubs Tout Terrain étant très important dans la plupart des LIGUES et les week-ends disponibles au calendrier ne suffisent pas, si on tient compte des périodes humides dans l'année, pour répondre aux demandes d'organisation des clubs

- (D.N.) 4 - La lecture du compte-rendu du CD d'octobre m'amène à réfléchir sur les méthodes employées pour faire passer une modification (réso n°2, page 32 IAC n°218):
 - tu commences par une proposition d'essais en CF qui colle à ce que nous faisons quasiment tous aujourd'hui,

- o tu conclus, parce que le logiciel de gestion oblige à travailler dans deux zones, que cette solution n'est pas facile à mettre en oeuvre, ce qui est faux puisque nous sommes dans deux phases de course totalement indépendante,
- o tu en tires comme conclusion qu'il est nécessaire de passer à 12 pilotes en CF, petit rappel à la décision disciplinaire en fin de §
- o pas de proposition concrète au CD
- o aujourd'hui, proposition de modification de passer à 12 pilotes, CF, CL, ...
 - la méthode est digne des meilleurs politiciens ...

(B.G.) Dans la résolution n°2, chacun pourra découvrir les propositions que je fais pour notre discipline, car il y a une nécessité de faire un choix sur l'organisation des manches de championnat que la FVRC veut mettre à la disposition des Clubs et de ses licenciés pour répondre à leurs attentes. Depuis deux ans voire plus, les courses de marques, Grand Prix et autres, dans notre discipline, sont organisées avec 150 à 180 pilotes inscrits et plus de 10 pilotes par séries, sous finales et finales. Ce n'est peut-être pas une référence mais les clubs organisateurs s'équipent pour répondre aux attentes des pilotes.

Résolution n° 2 Organisation des essais du samedi dans les manches de Championnat de FRANCE

Le but est de rechercher une organisation des essais du samedi matin dans les manches de championnat de France pour augmenter le temps de roulage.

Faire rouler plus de pilotes par série, si la piste l'autorise, permettrait de rouler plus, d'augmenter le nombre de manches d'essais et ainsi permettre au pilote de mesurer les résultats des différents réglages de son buggy.

Proposé par le Vice Président responsable de la discipline :

l'objectif est de pouvoir organiser au minimum 3 manches d'essais le samedi matin (2 organisées et 1 chronométrée) en conservant un maximum de 130 pilote par manche.

Maintien de 10 pilotes par séries chronométrée et passage à 15 pilotes par série d'essais organisés.

Série chronométrée : 4x2 = 60 pilotes => 6 séries de 10 pilotes
 4x4 = 70 pilotes => 7 séries de 10 pilotes
 Soit un maximum de 13 séries de 10 pilotes

Série organisée : 4x2 = 60 pilotes => 4 séries de 15 pilotes
 4x4 = 70 pilotes => 5 séries de 15/14 pilotes
 Soit une possibilité de 9 séries de 15 pilotes.

Temps global d'une série chronométrée :	5 mn + 4 mn = 9 mn
Temps global d'une série organisée :	5 mn + 2 mn = 7 mn
Pour un plateau de 130 pilotes et 13 séries :	
Temps total des 2 manches d'essais organisés :	2 h 06'
Temps total de la manche d'essais chronométrés :	1 h 57'
Temps total des 3 manches de qualification :	5 h 51'
Début des essais :	8 h
Fin des essais organisés :	10 h 06'
Fin des essais chronométrés :	12 h 45'
Fin des qualifications :	18 h 36'

Cela demande une gestion un peu plus complexe pour les clubs organisateurs dans le sens qu'ils devront gérés le matin les essais organisés à 15 pilotes par série dans une zone de course différente de la zone de course qui servira aux essais chronométrés et qualification dont le nombre de pilotes

sera ramené à 10 pilotes par série. La création de 2 zones de course dans WINARC permet ce type de gestion de course. Les corrections apportées aux anomalies constatées pendant les essais organisés devront être conservées pour être effectuées dans la zone de course réservée aux essais chronométrés et aux qualifications.

D'autres projections de timing sont possibles en fonction du nombre d'inscrits et permettraient d'allonger encore la durée des essais organisés.

Pour répondre aux attentes des pilotes, je proposais, dans la limite des 2 jours de compétition, d'augmenter le nombre de pilotes par série, sous finales et finales afin de diminuer le nombre de séries, sous finales et finales et d'augmenter éventuellement le nombre de manches d'essais et/ou de qualification et la durée des remontées le dimanche.

La solution d'augmenter le nombre de pilotes par série et remontée permet aussi de pouvoir moduler plus facilement le timing d'une course dans des conditions météorologiques peu favorables.

Le règlement FVRC devra définir les conditions (podium, piste de ravitaillement, développé de la piste, distance entre chaque buggy sur la ligne de départ, etc.) dans lesquelles un Club pourra se permettre d'organiser une manche de Championnat à 12 pilotes par série, sous finale et finale.

Que fera la FVRC en cas d'infraction à ces règles ?

- (D.N.) 5 - Je ne suis pas prêt à voter quoique ce soit pour une modification en Championnat de Ligue, et tu en donnes les arguments en réso n°6, page 34 du même IAC ... C'est à nous ou aux Présidents de Ligue de faire avant tout le ménage pour que les organisations soient de qualité et qu'ils respectent les droits des pilotes inscrits et qu'ils assument leurs devoirs.

(B.G.) Ce que j'ai écrit dans la résolution (ci-dessous) n° 6, page 34 de l'Info Auto Club n'est que la synthèse des propos tenus par nos licenciés : Doit-on les cacher ?

J'ai l'honnêteté et le devoir de les rapporter à la FVRC.

« Résolution n° 6 ORGANISATION d'une Manche de CHAMPIONNAT de LIGUE

De nombreux pilotes et/ou accompagnateurs se plaignent de l'organisation des manches de Championnat de LIGUE pour un certain nombre de CLUBS : Pas de timing prévisionnel pour la journée, pas de tableau de ramassage, les horaires de début et de fin de journée ne sont pas respectés, le nombre de manches de qualification n'est pas donné au briefing, le nombre de pilotes acceptés à la course est trop important, la durée du trajet de certains pilotes pour venir à la course n'est pas pris en compte, le ramassage laisse à désirer et pour les demi finales et finale cela devient pénible de trouver les ramasseurs nécessaires, etc... »

Voilà ce que j'écrivais pour répondre à ce constat :

1 – Etablir un modèle de schéma d'organisation d'une manche de championnat de LIGUE avec le maximum d'informations pour l'organisateur.

2 – Quel rôle joue la FVRC dans l'organisation des manches de Championnat de LIGUE ?

3 – Quels sont les moyens du Vice Président FVRC Responsable de la discipline pour intervenir officiellement dans les organisations de manches de championnat de LIGUE ?

Où un Président de Club affilié à la FVRC peut trouver la réponse à ces deux dernières questions ?

La mise à disposition d'un règlement ne suffit pas, encore faut-il qu'il soit respecté et que la FVRC ait les moyens de contrôler les devoirs de chacun.

En conclusion, je ne cherche pas à influencer le vote de qui que se soit mais je souhaite vivement que la raison l'emporte.

Vous trouverez ci-dessous mes réflexions et mes propositions sur le passage à + de 10 pilotes par séries, sous-finales et finales dans la discipline Tout Terrain 1/8e