



GUIDE DE L'ORGANISATEUR

JANVIER 2005



SOMMAIRE

I.	INTRODUCTION.....	3
II.	LA SECURITE	4
III.	AVANT LA COURSE.....	6
A.	UNE REGLE D'OR	6
B.	ETABLISSEMENT du CALENDRIER des COURSES.....	6
C.	LES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES	8
L'assurance	8	
D.	LE CIRCUIT.....	8
1.	Le tracé	8
2.	Les points de ramassage.....	9
3.	La sécurité du circuit	9
4.	Les stands	10
E.	L'EQUIPE D'ORGANISATION.....	11
1.	Postes obligatoires.....	11
2.	Autres postes.....	12
3.	La buvette	13
F.	LE MATERIEL NECESSAIRE.....	13
1.	L'électricité.....	13
2.	Le comptage.....	14
3.	La boucle de comptage	16
4.	La sonorisation	16
5.	Tableau de fréquence.....	16
6.	Les drapeaux	16
7.	Le contrôle technique.....	17
8.	Régie radio	17
9.	Les numéros de course.....	17
10.	Les récompenses.....	18
11.	Approvisionnement de la buvette	18
12.	L'accès, le fléchage, le parking.....	18
G.	PREPARER LA COMPETITION.....	19
1.	Les séries	19
2.	Les enveloppes.....	20
3.	Préparer un timing.....	20
IV.	LE JOUR DE LA COURSE.....	21
A.	LE MATIN DE BONNE HEURE.....	21
1.	Installation des équipements.....	21
2.	Distribution des enveloppes et vérifications techniques	21
3.	Les essais libres.....	22
4.	les essais controlés.....	22



B.	LA COURSE	23
1.	Le briefing et la commission des pilotes.....	23
2.	La régie radio	24
3.	Les qualifications.....	24
4.	Le ramassage	25
5.	Les pré-finales et finales	26
6.	Les commentaires de course.....	28
7.	La remise des prix.....	28
8.	en fin de journée	29
V.	APRES LA COURSE	29
	Le rapport de clôture	29



I. INTRODUCTION

Les participants aux courses inscrites au calendrier officiel FVRC doivent avoir la garantie d'une organisation de qualité.

L'évolution des moyens techniques à la disposition des clubs (chronométrage, affichage, balisage, piste, etc.) permettra d'améliorer la qualité des courses tout en facilitant la tâche des organisateurs.

Les concurrents viennent parfois de très loin et ont dépensé beaucoup de leur temps et de leur argent à préparer une épreuve, toujours importante pour eux. L'organisation doit être digne de leur passion et ne pas les décevoir. C'est pourquoi la FVRC et les clubs sont à leur service. Le respect du Règlement est la condition primordiale pour assurer aux pilotes et au public une organisation irréprochable. Sans compter la tranquillité d'esprit des organisateurs et l'ambiance générale qui en découle.

Ce guide de l'organisateur n'a pas pour but de reprendre le règlement général et le règlement de chaque discipline très détaillé et remis à niveau chaque année dans l'AUTO RC France, mais plutôt de vous fournir un guide sur lequel vous pourrez vous appuyer pour organiser les courses.

Ce guide de l'organisateur se décompose en trois parties distinctes :

- ✓ Avant la course
- ✓ Le jour de la course
- ✓ Après la course

Ce guide est le vôtre, alors n'hésitez pas à adresser aux membres du comité directeur de la FVRC vos remarques, suggestions et retour d'expérience afin de l'enrichir et d'en faire profiter les futurs organisateurs.



II. LA SECURITE

La pratique de la voiture radiocommandée autant en loisir qu'en compétition est une activité qui comporte des risques corporels pour l'ensemble des pratiquants, qu'ils soient pilotes, mécaniciens, ramasseurs ou organisateurs.

C'est pourquoi, en tant que responsable de club et organisateur de compétitions, vous devrez prendre toutes les dispositions qui permettront de minimiser les risques.

Pour ce faire, vous devrez vous assurer que vos installations répondent aux normes de sécurité, qu'elles soient imposées par des textes réglementaires (Par exemple, l'alimentation en électricité des stands), ou par le bon sens (Voir [D.3 Sécurité du circuit](#)).

En tant que club affilié, le contrat souscrit par la FVRC répond parfaitement aux obligations qui vous sont faites, en tant que groupement sportif, d'assurer votre responsabilité civile.

Les pratiquants sont également couverts par leur licence avec une garantie Individuelle accident inscrite dans la police d'assurance et rappelée dans le document de la compagnie l'assurance remis à chaque licencié. Conformément aux dispositions légales, vous vous devez de proposer à vos adhérents une garantie supplémentaire appelée IA SPORT+ qui leurs permettra de bénéficier de capitaux plus élevés en cas de sinistre. Toutefois, les dommages garantis sont équivalents.

Mais vous devrez toutefois faire respecter la règle suivante :

« Il est formellement interdit à toute personne non licenciée d'accéder aux stands, à l'aire de pilotage et à la piste. Il appartient au club organisateur de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires pour qu'il en soit ainsi (balisage, barrières, panneaux). »

C'est pourquoi, il est impératif, quelque soit le niveau de la compétition (Promotion, Open, Course nationale) de demander aux personnes accédant aux stands et à la piste de porter leur licence de façon visible. Cela vous permettra d'effectuer un contrôle visuel rapide.



En appliquant cette règle, vous éviterez au maximum qu'un tiers non licencié ayant subi des dommages puisse porter plainte contre votre club, son président ou la FVRC.

Tous les documents d'information concernant notre police d'assurance et son application seront régulièrement publiés.

Ce chapitre « Sécurité » étant amené à évoluer fréquemment, nous vous invitons à consulter régulièrement l'Auto RC France et les Info Auto Club où seront publiées les prochaines informations.



III. AVANT LA COURSE

A. UNE REGLE D'OR

Savoir s'entourer d'une très bonne équipe d'organisation avec répartition exacte des tâches à effectuer par chaque responsable. Il ne faut pas que le travail de préparation repose sur une ou deux personnes seulement et en particulier le Directeur de Course.

Il faut utiliser toutes les bonnes volontés. En effet, une course (que ce soit une petite amicale ou une course internationale) n'est pas une entreprise ordinaire et, pour aboutir dans les meilleures conditions, elle doit passer par une bonne organisation qui est déjà un premier acte, par les discussions qu'elle engendre, la recherche des compétences, la répartition des tâches, la recherche et la préparation des matériels.

B. ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DES COURSES

Les calendriers sont définis en fin d'année par la FVRC pour les courses nationales et les LIGUES pour les courses de championnat de ligue.

Vérifications préalables :

Vous devez disposer d'un circuit permanent homologué par la FVRC qui réponde aux normes imposées par le règlement de la discipline pratiquée (voir AUTO RC France - Règlement des disciplines) ou disposer d'un circuit occasionnel répondant aux mêmes exigences que les circuits permanents plusieurs jours consécutifs selon l'épreuve organisée.

De suffisamment de volontaires ayant les compétences pour :

- former un comité d'organisation,
- préparer le circuit,
- chronométrer,
- remettre les voitures en piste,



- assurer le contrôle technique des voitures
- assurer toutes les tâches nécessaires au bon déroulement de la compétition (starter, commissaire de piste, speaker, etc.)

La ligue ou la FVRC et éventuellement l'EFRA jugeront des possibilités du circuit et de l'expérience du club en regard de l'importance des courses demandées et en regard des prestations offertes par les autres clubs candidats. Il sera aussi tenu compte de la répartition géographique des manches d'un même Championnat.

Demande d'inscription au calendrier :

Courses nationales ou internationales

Le dossier est à demander au Secrétariat de la FVRC. Les dates limites sont rappelées dans l'INFO AUTO CLUB, au plus tard le 31 juillet de l'année en cours.

Le calendrier prévisionnel des courses nationales est soumis, pour approbation, au Comité Directeur de la FVRC du mois d'octobre.

Il doit être visé par le Président de la ligue qui le fera parvenir au Vice Président Responsable de la Discipline accompagné du chèque d'attribution de course et du chèque de caution.

Courses de ligue

Le calendrier de chaque ligue est décidé en réunion du comité directeur de la ligue puis présenté à l'assemblée générale de la ligue. Ce calendrier est établi en tenant compte du calendrier des courses nationales et internationales et, si possible, des calendriers des ligues limitrophes. La parution dans AUTO R/C France fixe définitivement le calendrier. Le club organisateur est tenu de respecter la date publiée. Toute annulation de course doit être motivée par écrit auprès du Président de Ligue et de la Fédération. Cette annulation doit être accompagnée d'une proposition de date de report (Week-end sans course ou jour férié).



C. LES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES

Lorsque vous n'utilisez pas de piste permanente ou que votre manifestation dépasse du cadre habituel, une déclaration est à faire à la mairie pour obtenir l'autorisation municipale parfois nécessaire. Dans la demande, donner toutes les précisions voulues : utilisation de haut-parleurs, horaires, etc.

Prenez contact avec le Commissariat de Police ou la Brigade de Gendarmerie compétente, surtout s'il y a utilisation de lieux publics (Organisation de courses sur un circuit occasionnel en centre ville par exemple).

En cas d'ouverture de buvette ou de bar, il y a lieu de demander l'autorisation légale auprès de la Mairie et du service des impôts.

S'il y a des recettes imposables, il faut faire une demande d'exonération de la TVA auprès du service des impôts compétent (une association a droit à 4 manifestations par an pour lesquelles elle est exonérée de la TVA, mais à condition d'en faire la demande à chaque fois).

L'ASSURANCE

L'assurance organisateur est obligatoire pour toute manifestation. Les clubs FVRC ayant des licenciés FVRC sont assurés pour leurs manifestations par l'assurance de la FVRC. Elle couvre les activités normales du club et les compétitions pendant toute l'année. Le respect des règles de sécurité imposées par le règlement est obligatoire pour que l'assurance fonctionne. Avec les évolutions actuelles, n'hésitez pas à consulter notre assureur régulièrement

D. LE CIRCUIT

1. LE TRACE

Il doit répondre aux règles de chaque discipline comme indiqué dans l'AUTO RC France (Longueur, largeur, revêtement).



Réalisez correctement les entrées et sorties de zone de ravitaillement surtout quand celles-ci se trouvent dans les endroits rapides du circuit

2. LES POINTS DE RAMASSAGE

Ils sont au minimum 8, repartis autour du circuit en fonction des zones où les voitures sortent le plus fréquemment de la piste.

Toutefois, la sécurité des ramasseurs devant être considérée comme une priorité, les points de ramassage devront être placés dans les parties les moins exposées du circuit. Par exemple, le bout de la ligne droite est à proscrire.

Prévoir des panneaux numérotés pour matérialiser chaque poste de ramassage.

3. LA SECURITE DU CIRCUIT

Outre les ramasseurs, vous devrez vous assurer que votre circuit répond aux règles de sécurité suivantes :

- Accès de la piste **formellement interdit** aux personnes ne possédant pas de licence FVRC et matérialisé par un panneau. Les pilotes et les mécanos devront porter obligatoirement et de façon visible leur licence afin de vous permettre de contrôler l'accès et leur présence dans l'enceinte.
- La piste doit être balisée de façon à protéger efficacement le public. En dernier ressort, il doit y avoir un arrêt définitif des voitures (Madriers, grillage ou filets) aux pieds des spectateurs. Apportez une attention particulière en fin de ligne droite ainsi qu'après certaines bosses en disposant par exemple un grillage de 2 mètres de haut.



- Vous devez avoir à disposition une trousse de première urgence sans oublier de la compléter après utilisation. Pour les grandes compétitions, vous pourrez faire appel à la Croix Rouge ou à la Protection Civile qui installeront une antenne de premiers secours dans l'enceinte du circuit.
- Les carburants utilisés lors des courses thermiques étant très inflammables, prévoir les moyens d'extinction nécessaires (extincteurs par exemple). Dans le cas du méthanol, l'eau est le meilleur moyen d'extinction. N'hésitez pas à répartir dans les stands des seaux d'eau pour parer à tout début d'incendie.
- La réglementation en vigueur, en cas de locaux publics, impose la mise en place d'un extincteur à eau pulvérisée de 6 litres et d'un extincteur à CO₂ de 2 kg à proximité du tableau électrique principal.

4. LES STANDS

Les stands sont réservés aux pilotes et à leurs mécanos et strictement interdits aux non licenciés.

Il n'est pas obligatoire, pour les courses de ligue, que votre club soit équipé de tables permanentes. Pensez tout de même au confort des pilotes qui devront disposer d'un espace suffisant pour s'installer même s'ils doivent amener leur propre table de terrain (le signaler au préalable).

Pour les courses nationales, il faudra impérativement prévoir des stands couverts pour l'ensemble des pilotes inscrits, tables avec un espace minimum d'un 1 m x 0.80 par pilote, un podium couvert pour un minimum de 10 pilotes (0.80m par pilote).

La mise à disposition d'un point d'eau et d'un compresseur équipé d'une ou plusieurs soufflettes n'est pas obligatoire (Sauf en Championnat de France) mais est très appréciée des pilotes.



E. L'EQUIPE D'ORGANISATION

Comme nous l'avons dit déjà dit, une bonne organisation ne peut se faire sans une bonne équipe d'organisation, c'est pourquoi vous devrez faire appel à des personnes sérieuses qui auront chacune un poste précis pendant toute la durée de la compétition. Bien entendu, elles devront être licenciées FVRC. *La licence Ligue ou Nationale ou Organisateur est obligatoire pour tenir le poste de Directeur de Course.*

Nous allons distinguer les postes obligatoires et les postes facultatifs :

1. POSTES OBLIGATOIRES

Directeur de course

Le directeur de course doit conduire la course en appliquant les règlements édictés par la FVRC qui la régissent et les éventuelles décisions du jury, des arbitres et du pouvoir sportif fédéral. . Il est le premier arbitre et ne doit pas se reposer sur le représentant fédéral lors des Championnats ou Coupes de France.

Il doit connaître parfaitement le règlement général et le règlement spécifique de la discipline (Auto RC France de l'année en cours).

CONTROLE TECHNIQUE

Au minimum une personne qui contrôlera la conformité des voitures au règlement technique après chaque série ou finale.



CHRONOMETRAGE

Il est supervisé par le responsable du chronométrage qui devra avoir une bonne connaissance de l'outil informatique et une parfaite maîtrise du logiciel de comptage utilisé. Il arrive parfois qu'un « plantage » informatique vienne perturber le déroulement d'une course. Il devra être en mesure de relancer le système informatique après avoir résolu le problème.

Le responsable du chronométrage devra être épaulé par une personne minimum. Elle procédera entre autre au contrôle de la détection des voitures par le système de comptage et à l'affichage des résultats

Ne faites pas une confiance aveugle au logiciel de comptage. Vérifiez à chaque passage que les voitures ont bien été détectées.

2. AUTRES POSTES

Selon l'importance de la course, plusieurs des tâches suivantes pourront être tenues par une ou plusieurs personnes :

- ✓ Enregistrement des concurrents, vérification des licences et des droits d'engagement,
- ✓ Commentaires et annonces
- ✓ Supervision et gardiennage du dépôt des émetteurs,
- ✓ Remise en piste des voitures,
- ✓ Donner les départs et signifier les arrivées des courses,
- ✓ Contrôle des accès,
- ✓ Affichage des résultats.



Cette liste n'est pas exhaustive et d'autres postes peuvent être nécessaires.

Un nombre suffisant de commissaires pour le chronométrage et de ramasseurs doit être prévu.

Il est déconseillé d'être à la fois organisateur et compétiteur. Si cela devait arriver, le pilote ne devra pas faire partie de la commission des pilotes.

Le directeur de course ne pourra en aucun cas participer à la compétition.

3. LA BUVETTE

Toutes les compétitions se déroulent au minimum sur une journée. C'est pourquoi il est important de prévoir une buvette qui permettra aux pilotes de se restaurer pendant la durée de la compétition.

Il faudra bien évidemment des bénévoles licenciés pour tenir la buvette. Attention à l'hygiène et aux dates de péremption ! Votre responsabilité peut être engagée en cas d'intoxication alimentaire.

F. LE MATERIEL NECESSAIRE

Il est toujours désagréable le jour de la compétition de s'apercevoir qu'il manque quelque chose, surtout le dimanche matin. Alors, prévoyez vos achats suffisamment à l'avance et faite la liste du matériel.

1. L'ELECTRICITE

C'est l'élément indispensable car sans électricité pas de comptage ni de sonorisation et encore moins d'alimentation pour les chargeurs dans le cas des disciplines électriques. Si votre circuit est équipé du 220 v vous êtes sauvé. Sinon, il vous faudra louer un



ou deux groupes électrogènes portatifs sans oublier de faire provision de carburant. Il est conseillé de dissocier l'alimentation du comptage de celle de la buvette par exemple, avec des disjoncteurs appropriés, où certains équipements électriques ne sont pas toujours bien protégés ce qui peut provoquer des disjonctions jamais bonnes pour les équipements informatiques.

2. LE COMPTAGE

Pour le comptage vous devez avoir :

- ✓ Un ordinateur (2 en Championnat ou Coupe de France)
- ✓ Une imprimante
- ✓ Un programme de gestion de course adapté à la discipline

Si vous utilisez un programme fonctionnant sous DOS (START et AMB PC), un ancien ordinateur type 486 et une imprimante matricielle ou jet d'encre seront suffisants. Par contre dans le cas d'un logiciel sous Windows (WinARC), il vous faudra un PC relativement puissant (PII 400 avec 128 Mo de mémoire vive minimum) et une imprimante rapide (Laser ou jet d'encre).

N'oubliez pas le papier adapté à l'imprimante (Listing ou A4) ainsi qu'une cartouche d'encre de rechange.

- ✓ Un ensemble de comptage AMB20 ou AMB RC avec 2 jeux de 10 transpondeurs (Puces).

Si votre club ne possède pas son propre comptage, vous pourrez le louer (ou l'emprunter selon les ligues) auprès du président de votre ligue.

Les transpondeurs devront être chargées la veille de la compétition jusqu'au matin (16 à 18 heures continues de charge). Il est inutile de les laisser en charge le jour de la course.

Attention, les transpondeurs noirs de l'AMB 20 (Analogiques) ne sont pas compatibles avec les



transpondeurs rouges de l'AMB RC (Numériques). Le boîtier rouge (décodeur) de l'AMBS20 (transpondeurs noirs) ne détecte pas les transpondeurs rouges de l'AMBRc, ni les transpondeurs personnels.

✓ **Transpondeurs personnels**

Depuis janvier 2005, les pilotes peuvent s'équiper de transpondeurs personnels.

Ces transpondeurs ne sont compatibles qu'avec l'AMB RC et utilisables, entre autre, avec le logiciel WinARC (Non compatible avec le logiciel START).

Ils sont la propriété du pilote et sont identifiés par un numéro unique qui sera associé au pilote dans le logiciel de comptage.

IMPORTANT : Lors du contrôle technique, vérifiez que le numéro de transpondeur indiqué par le pilote lors de son inscription correspond bien à celui installé dans la voiture.

Facultatif

En cas de coupure de courant, et pour éviter un arrêt du chronométrage pendant une course, vous pourrez protéger l'ensemble des équipements du comptage à l'aide d'un onduleur (Impératif en courses nationales).

Bien entendu, la régie de chronométrage devra se trouver dans un local abrité des intempéries et de la poussière. Pour la tranquillité de l'équipe de chronométrage, évitez le va et vient dans ce local qui devra être réservé à l'équipe d'organisation et éventuellement aux pilotes que vous appellerez pour régler les problèmes de fréquence.

Prévoir pour le jour de la course un panneau suffisamment grand pour afficher les résultats complets après chaque série et finale.



3. LA BOUCLE DE COMPTAGE

Vous allez devoir disposer sur la piste la boucle de comptage. L'idéal est d'avoir une boucle permanente enterrée à 10 cm maximum. Si tel n'est pas le cas, il faudra prévoir une « échelle » que vous placerez sur la piste à 40 ou 50 cm au-dessus du sol devant la régie de chronométrage dans un endroit où les voitures passent relativement doucement.

4. LA SONORISATION

C'est souvent l'équipement le plus dur à se procurer mais il demeure indispensable pour organiser une compétition. Il vous faudra un amplificateur, un minimum de 2 micros, un pour le directeur de course et un pour le comptage et des haut-parleurs afin que les pilotes entendent clairement vos annonces.

5. TABLEAU DE FREQUENCE

Vous devrez préparer un tableau de fréquences indispensable pour les essais libres du matin. Les pinces à linge en bois sur lesquelles sont écrites les fréquences est un principe simple et efficace. Pour tourner, le pilote doit être en possession de la pince avec sa fréquence. Si la pince n'est pas au tableau, c'est qu'un autre pilote est en possession de celle-ci. Il vous sera facile de le vérifier en allant sur le podium et en demandant au pilote concerné de la remettre au tableau le plus tôt possible.

6. LES DRAPEAUX

Conformément au règlement de course, vous devez vous doter des drapeaux de couleurs cités dans l'AUTO RC France. Toutefois, si vous ne pouvez pas tous vous les procurer, ayez au moins un drapeau Bleu/Blanc/Rouge pour les départs, un drapeau à damiers noirs et blancs pour les arrivées et un drapeau noir pour stopper une voiture. Vous pouvez également utiliser un drapeau rouge pour fermer la piste et un vert pour l'ouvrir.



7. LE CONTROLE TECHNIQUE

Pour le contrôle technique, vous devrez disposer d'un espace suffisamment vaste et abrité (pensez aux bénévoles qui vont y passer la journée) pour accueillir 10 voitures à la fin de chaque série de qualifications ou de chaque finale, l'idéal étant des emplacements numérotés pour que les mécanos puissent y déposer les voitures. Vous devrez également vous munir de tous les éléments vous permettant de contrôler la conformité des voitures au règlement (piges, mètre, balance, pipette graduée pour la contenance des réservoirs, etc...).

Prévoir que le contrôle technique d'une voiture ne puisse être réalisée qu'en présence du seul pilote ou mécano de la voiture concernée.

8. REGIE RADIO

Il faudra prévoir un emplacement gardé à l'abri de la pluie et de la poussière, soit sur le podium, soit à l'endroit où les pilotes viennent chercher les transpondeurs, pour y déposer les émetteurs. Chaque série de qualification aura une boîte qui lui sera réservée et que vous étiquetterez avec la lettre de la série correspondante. Si vous avez 8 séries, il faudra prévoir 8 boîtes suffisamment grandes pour stocker 10 radios.

9. LES NUMEROS DE COURSE

Les numéros autocollants pour voitures sont distribués par la FVRC par l'intermédiaire de votre ligue en début d'année. Les Clubs peuvent, aussi, en acheter en s'adressant directement au Secrétariat de la FVRC.

Ces numéros officiels obligatoires sont reconnaissables au sigle FVRC indiqué dessus.



10. LES RECOMPENSES

Prévoir des trophées en rapport avec le nombre de participant mais restez raisonnable dans la taille de vos acquisitions. Il vaut mieux récompenser plus de pilotes qu'un seul avec une coupe gigantesque.

11. APPROVISIONNEMENT DE LA BUVETTE

Ce sont les derniers achats à réaliser. Les quantités seront fonction du nombre de pilotes inscrits. Même si ce n'est pas le point principal lors d'une journée de course, les pilotes sont très sensibles à la qualité de la buvette et en parlent souvent.

N'oubliez pas de préparer des affichettes avec le tarif des consommations.

12. L'ACCES, LE FLECHAGE, LE PARKING

Il faut penser aux pilotes qui viennent des 4 coins de la ligue, voir des autres ligues et qui ne connaissent pas l'emplacement de votre circuit. C'est pourquoi vous pourrez préparer un fléchage pour accéder à la piste. Un bon plan clair, envoyé lors des confirmations d'inscription, est aussi très apprécié.

80 pilotes inscrits, c'est bien souvent 80 voitures à garer toute la journée sans compter celles des spectateurs qui ne manqueront pas de venir assister à la compétition. Il faut donc prévoir un parking à proximité de la piste en évitant au maximum le bord des routes à grande circulation pour des raisons de sécurité évidentes.



G. PREPARER LA COMPETITION

1. LES SERIES

Vous avez reçu toutes les inscriptions par courrier. Vous devez maintenant préparer vos séries de qualification par catégorie.

Comme il est indiqué dans le règlement général, vous prendrez soin de faire des séries équilibrées avec une moyenne de 8 voitures par série.

Il faudra être très attentif aux problèmes de fréquences. Dans la mesure du possible, laissez 20khz d'écart entre deux fréquences dans une même série. Aidez-vous des logiciels de gestion de course qui vous indique les éventuels conflits de fréquence lorsque vous saisissez les séries.

Essayez d'attribuer au pilote la première fréquence qu'il vous a indiquée sur son inscription. C'est très souvent celle qui est installée dans la voiture.

Lorsque vous allez initialiser votre course sur le logiciel de gestion de course, veillez à choisir le règlement approprié à votre discipline.

Une fois vos séries saisies avec le logiciel de gestion de course, vous devrez les imprimer en 3 exemplaires minimums. Un pour l'affichage, un pour le comptage et un pour la distribution des enveloppes et des transpondeurs.

N'oubliez pas non plus d'imprimer le listing des fréquences utilisées. Cette fonctionnalité est intégrée dans les logiciels de gestion de course.



2. LES ENVELOPPES

Une fois vos séries établies, vous préparerez une enveloppe par pilote contenant 3 numéros de course minimum (2 à coller sur la voiture et un sur l'émetteur radio pour faciliter le rangement dans la régie radio pendant la compétition) et sur laquelle vous écrirez le nom et prénom du pilote, son numéro de licence, la fréquence attribuée pour les qualifications ainsi que la série et le numéro dans la série (Ex. : Pour un pilote partant avec le numéro 4 dans la série D vous indiquerez D4).

3. PREPARER UN TIMING

En tant qu'organisateur, il faut que votre journée de course soit, dans la mesure du possible planifiée. C'est pourquoi il est nécessaire de préparer un timing prévisionnel qui sera établi en fonction du nombre de séries de qualification et de pré-finales et finales et de leur durée.

Il est très important d'établir un tableau de ramassage des manches de qualification, des pré-finales et finales. Cela vous évitera toutes pertes de temps dans le déroulement de la compétition.

Soyez vigilant à ne pas vous laisser prendre par le temps entre chaque série de qualification. Le plus simple est que le directeur de course contrôle le temps entre chaque départ à l'aide d'un chronomètre. Ne laissez pas plus de 5 minutes entre chaque série avec un minimum de 3 minutes.

En fonction du nombre d'inscrits, vous débuterez les qualifications entre 9 heures et 9 heures 30 (respecter le règlement et les autorisations locales pour ce qui concerne la loi sur l'environnement et le bruit en particulier).



IV. LE JOUR DE LA COURSE

A. LE MATIN DE BONNE HEURE

1. INSTALLATION DES EQUIPEMENTS

Le jour de la course, il faudra être de très bonne heure sur le terrain pour installer l'ensemble du matériel et accueillir les premiers pilotes.

Et c'est là que vous aurez besoin de tous les bénévoles du club.

Vous devrez installer l'alimentation électrique, le matériel de comptage, la sonorisation, le contrôle technique, la régie radios, le tableau de fréquences et bien sur la buvette.

N'oubliez pas de disposer sur la piste les panneaux numérotés indiquant les postes de ramassage.

Il faudra aussi afficher les séries ainsi que la liste des fréquences utilisées.

2. DISTRIBUTION DES ENVELOPPES ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

Une fois l'ensemble des équipements en place vous allez pouvoir appeler les pilotes pour qu'ils viennent retirer leurs enveloppes que vous aurez préparées la veille.

Essayez de commencer le plutôt possible pour ne pas prendre de retard sur votre timing. 8 heures du matin est une heure raisonnable.



L'enveloppe ne pourra être remise au pilote que sur présentation de sa licence. Vérifiez si le type de licence (Ligue ou Nationale) est approprié au type de compétition organisée. Un pilote inscrit en championnat Open doit avoir une licence nationale alors que la licence Ligue suffit pour participer à un championnat Promotion (Voir l'AUTO RC France pour plus de précision). Demandez également au pilote de vous confirmer la fréquence indiquée sur l'enveloppe afin qu'il n'oublie pas éventuellement de la changer.

Vous pourrez également demander aux pilotes de se présenter avec leur voiture pour effectuer les vérifications techniques.

3. LES ESSAIS LIBRES

Pendant la distribution des enveloppes vous pourrez ouvrir la piste pour des essais libres qui se feront sous la responsabilité des pilotes. Il faut rappeler aux pilotes qu'ils doivent utiliser le tableau de fréquences mis à leur disposition et leur rappeler qu'ils ne doivent pas monopoliser une fréquence pendant toute la durée des essais.

Vous veillerez à fermer la piste au moins un quart d'heure avant le début des qualifications afin de vous permettre de convoquer l'ensemble des pilotes et des mécanos au briefing d'avant course.

4. LES ESSAIS CONTROLES

Lors des manches nationales, vous pourrez organiser des essais contrôlés avant les manches de qualification selon les disciplines.

Ils seront organisés dans les mêmes conditions que les séries de qualification mais ne donneront pas lieu à un chronométrage officiel. Toutefois, vous pourrez effectuer un chronométrage de la dernière manche d'essai contrôlé ce qui permettra à l'équipe de chronométrage de vérifier le bon fonctionnement des équipements.



B. LA COURSE

1. LE BRIEFING ET LA COMMISSION DES PILOTES

Une réunion des pilotes doit se tenir avant les courses (briefing).

Tous les pilotes et mécaniciens sont tenus d'y assister.

Le briefing est fait par le Directeur de course. Il donne les règles de déroulement de la compétition, les éclaircissements toujours nécessaires et qui par leur défaut peuvent déboucher sur des problèmes en cours de compétition.

Il commence par la présentation des officiels aux pilotes. Il doit signifier les particularités de la piste, donner les procédures des départs, des arrivées, des zones de ravitaillement; il doit donner les horaires des courses et des coupures, les consignes de sécurité, les changements dans l'organisation, la discipline, les emplacements des pilotes sur le podium et des voitures au départ par rapport à leurs numéros, les emplacements des mécanos; il doit nommer la commission des pilotes choisis parmi les participants. La commission sera constituée de 5 pilotes représentant chacune des catégories (Ex. : 3 pilotes 4*4 et 2 pilotes 4*2). Elle nomme un président de la commission des pilotes qui les représentera au sein du jury. Reportez vous à l'AUTO RC France pour le rôle de cette commission.

En cours de compétition, il est parfois utile d'organiser un briefing pour signaler une particularité ou éclaircir un point. Il doit être annoncé au moins dix minutes avant et à un moment où tous les pilotes concernés sont susceptibles d'y participer.

C'est le Directeur de course qui mène la réunion. Il peut être secondé par un des responsables. Les pilotes peuvent intervenir pour demander précisions ou éclaircissements.



2. LA REGIE RADIO

Dès la fin du briefing et avant même le départ des qualifications, vous demanderez aux pilotes de ramener leurs émetteurs radio à la régie. Pas de radio dans les stands pendant la course.

Les pilotes viennent retirer leur radio juste avant le départ de leur qualification ou finale dès que les moteurs de la course précédente sont arrêtés. Ils doivent reposer leur radio *éteinte* à la régie dès qu'ils ont fini de rouler.

3. LES QUALIFICATIONS

Le déroulement des qualifications ainsi que les procédures de départ décalé différant en fonction des disciplines, reportez-vous au règlement de chaque discipline dans l'AUTO RC France.

Pendant qu'une série roule, vous appellerez les pilotes de la série suivante pour qu'ils viennent chercher leur transpondeur (sauf pour les pilotes dotés de transpondeurs personnels).

Pendant chaque série de qualification, restez attentif au bon fonctionnement du chronométrage. Vérifiez qu'au passage de la boucle les voitures déclenchent leur chronomètre.

Annoncez au micro le temps de course restant. Vous devez aussi annoncer le numéro des voitures ayant terminé. C'est bien souvent le responsable du comptage qui fait ces annonces. Attention aux annonces automatiques générées par les logiciels, elles prêtent parfois à confusion.

Dès la série terminée, le directeur de course déclenche son chronomètre et annonce *«Prochain départ dans 5 minutes (ou 3 mn s'il y a beaucoup d'inscrits)»*.

Les mécanos doivent ramener les transpondeurs (sauf les transpondeurs personnels qui restent à demeure dans la voiture) et déposer les voitures au contrôle technique. Ils pourront les récupérer dès les contrôles effectués. Les pilotes quant à eux se rendent à leur poste de ramassage.



Editez le classement de la série et le tour par tour et affichez-les (Un affichage différé après le départ de la série suivante évite aux pilotes venant de courir de s'y précipiter et d'oublier le ramassage).

A la fin de chaque manche de qualification (une fois que toutes les séries ont roulé), éditez un classement provisoire que vous afficherez.

Une fois les qualifications terminées imprimez et affichez le classement définitif à l'issue des qualifications par catégorie. Si vous êtes dans le cas d'une course cumulée OPEN-PROMOTION (Les pilotes courent ensemble), le classement sera unique pour une même catégorie et réparti en pré-finales et finales.

Si ce n'est pas une course cumulée, vous éditez séparément les OPEN et les PROMOTIONS pour les faire courir séparément l'après-midi.

Dès que vous aurez les listes des pré-finales et finales, mettez à profit la pause déjeuner pour régler les problèmes de fréquence. Les logiciels de gestion de course vous facilitent la tâche en indiquant les conflits de fréquence. Si deux pilotes ont la même fréquence dans une pré-finale, la règle veut que ce soit le pilote le moins bien classé qui change ses quartz.

4. LE RAMASSAGE

Pour les qualifications, les pilotes venant de courir doivent se rendre immédiatement au ramassage après avoir couru. Si un pilote est absent de son poste de ramassage, appliquez la sanction prévue au règlement général.

Il peut arriver qu'il n'y ait pas assez de pilotes pour couvrir tous les postes de ramassage. Dans ce cas, faites appel à des volontaires (Les membres du club organisateur devront être sollicités en priorité).

Les mêmes règles sont appliquées pour les pré-finales et finales.



5. LES PRE-FINALES ET FINALES

Les pré-finales et finales sont appelées également « remontées » dans les disciplines thermiques.

Le départ effectif est précédé d'un tour de chauffe seulement. Pour ce tour de chauffe le départ de chaque voiture est donné individuellement par le commissaire de piste.

Les voitures restent dans l'ordre de départ et viennent se positionner après ce tour à leur emplacement sur la ligne de départ.

Si une voiture cale pendant le tour de chauffe, elle repart soit sur la ligne de départ directement, soit depuis la piste de ravitaillement si le décompte du départ final est arrivé à 3 (Voir le règlement de la discipline).

Pour le départ effectif, les voitures doivent être dans leur emplacement (grille F1 ou Le Mans) derrière la ligne de départ, maintenues par les mécaniciens (Voir le règlement de la discipline).

Le décompte se fait distinctement de 10 à 3 secondes, puis s'arrête.

A 3 secondes, les mécaniciens doivent impérativement et immédiatement lâcher les voitures et évacuer la piste (Voir le règlement de la discipline).

Les voitures attendent dans leur emplacement le signal sonore du départ.



Le starter contrôle le départ et donne les indications suivantes :

- ☞ Il tient son drapeau levé pour indiquer le départ imminent.
- ☞ Il baisse progressivement son drapeau pendant le décompte de 10 à 3 secondes.
- ☞ Il indique les 3 secondes en touchant le sol avec son drapeau.
- ☞ Il lève son drapeau au signal sonore. C'est le signal sonore qui donne le départ.

L'arrivée pour chaque voiture a lieu au premier passage sur la ligne d'arrivée après le temps réglementaire de la course.

Les voitures doivent franchir la ligne d'arrivée par leurs propres moyens sans aucune intervention extérieure.

Les voitures qui auraient des difficultés à rejoindre la ligne d'arrivée ne seront pas attendues plus de 60 secondes après le temps réglementaire.

Après le signal indiquant la fin du temps réglementaire, la piste de ravitaillement sera fermée et aucune voiture ne pourra en repartir.

Une fois la pré-finale terminée, et dans le cas des disciplines thermiques avec remontée vous pouvez annoncer, sous réserve du contrôle technique, les pilotes qui remontent. Imprimez et affichez le classement et le tour par tour.

N'oubliez pas de vérifier les problèmes de fréquence éventuels dans les pré-finales suivantes.

Comme en qualification, vérifiez que tous les transpondeurs aient été rendus et que les voitures aient été déposées au contrôle technique.



6. LES COMMENTAIRES DE COURSE

Les commentaires sont important pendant une course pour les pilotes mais aussi pour les spectateurs qui ont souvent des difficultés à suivre les évolutions du classement surtout sur une course de 30 minutes.

Pendant les qualifications, annoncez le temps réglementaire restant et le numéro des voitures ayant terminée.

Pendant les pré-finales et finales, annoncez régulièrement le temps de course restant et la position de chaque voiture par leur numéro. Cela permettra au public de bien cibler les voitures car il ne connaît pas les noms des pilotes.

Pour les spectateurs, vous pourrez aussi présenter la discipline en donnant quelques détails techniques mais aussi animer la course en mettant en valeur la lutte entre plusieurs voitures. Commentez, par exemple, le tour de circuit, en suivant la voiture de tête.

7. LA REMISE DES PRIX

Pour effectuer votre remise des prix, il vous faudra éditer les classements à l'issue des finales.

L'usage veut que l'on annonce les 10 premiers classés de chaque catégorie en commençant par le 10^{ème} pour finir par le podium.

Ne tardez pas trop à effectuer cette cérémonie pour permettre aux pilotes venus de loin de ne pas rentrer trop tard à leur domicile.

Cette remise des prix est parfois suivie d'un vin d'honneur. Mais il est de plus en plus fréquent que les clubs offre ce pot de l'amitié lors de la pause déjeuner pour éviter les problèmes d'alcool au volant.

Cette remise des prix est faite suivant les us et coutumes de la Région.



8. EN FIN DE JOURNÉE

Vérifiez que toutes les radios aient été récupérées par les pilotes.

N'oubliez pas qu'il va falloir ranger tout le matériel utilisé pendant la course. Assurez-vous dès le matin de la course que vous disposerez de suffisamment de bénévoles après la course pour le rangement.

V. APRES LA COURSE

LE RAPPORT DE CLOTURE

Un rapport de clôture doit être rempli pour chaque course et pour chaque catégorie. En cas de course cumulée, il doit y avoir autant de rapports que de catégories. Dans le cas de rapport informatisé, son contenu doit être conforme au rapport fédéral officiel.

Ce travail est simplifié grâce aux logiciels de gestion de course qui prévoient l'édition des rapports de clôture officiels.

Vous devrez adresser les rapports de clôture des Championnats de Ligue sous 8 jours au responsable des classements de la ligue qui, après vérification, en enverra un exemplaire à la FFVRC.

Afin de faciliter la prise en compte des classements et de lever d'éventuelles erreurs de discipline et de catégorie, vous utiliserez la nomenclature FFVRC lors de la transmission de vos rapports de clôture.

Vous êtes tenus de faire parvenir les résultats des compétitions officielles, dans les 8 jours, aux responsables des classements des Ligues concernées pour les pilotes extérieurs à la Ligue.