



# **SRCCA**

**Swiss RC Car Clubs Association**

# **RÈGLEMENT V8 Offroad 2018**

**Responsable de catégorie V8OR**  
Karl Kummer

courriel : [srcca\\_v8or@srcca.ch](mailto:srcca_v8or@srcca.ch)

## Table des matières

1.	Amateur et expert	3
1.1.	Généralités	3
1.2.	Wildcards	3
2.	Format de course	3
2.1.	Généralités	3
2.2.	Entraînement & essais chronométrés	3
2.3.	Qualification	3
2.3.1.	Regroupement	3
2.3.2.	Évaluation	3
2.4.	Finale	3
2.5.	Durée de course	4
2.6.	Évaluation sous la pluie	4
2.7.	Évaluation du championnat	4
3.	Piste	4
3.1.	Généralités	4
3.2.	Surface	4
3.3.	Boucle de comptage	4
3.4.	Sécurité	4
3.5.	Entretien et réparation	5
4.	Déroulement de la course	5
4.1.	Briefing des pilotes	5
4.2.	Pilotes et ramasseurs	5
4.3.	Procédure de départ	5
4.3.1.	Essais libres	5
4.3.2.	Tour de chauffe	5
4.3.3.	Finale	6
4.4.	Les positions sur le podium / dans la voie des ravitaillements	6
4.5.	Contrôle technique	6
4.6.	Temps mort	6
4.7.	Période d'acceptation technique	7
5.	Spécifications techniques	7
5.1.	Généralités	7
6.	Dispositions générales	7
7.	Blocage international	7
8.	Pénalités et sanctions punitives	7
8.1.	Violations des règlements techniques	7
8.2.	Erreur de départ	7
8.3.	Déduction d'un tour du tour le plus rapide	7
8.4.	Avertissement "Watch your driving"	7
8.5.	Drive through	7
8.6.	Stop & Go	7
8.7.	10 secondes de Stop & Go	8
8.8.	Pénalité de temps	8
8.9.	Disqualification	8
9.	Appendice	9
9.1.	Experts	9

## 1. Amateur et expert

### 1.1. Généralités

La liste pour les pilotes qualifiés de catégorie Expert se trouve en annexe (chapitre 9). L'objectif est de promouvoir les 56 meilleurs pilotes experts. Le nombre 56 résulte du souhait de pouvoir remplir les deux 1/8 de finale (16 demi-finalistes + 16 quarts de finalistes + 24 huitièmes de finalistes = 56 finalistes experts).

Fondamentalement, les 5 meilleurs amateurs **et les vainqueurs des courses du championnat** montent parmi les experts, et les 5 derniers experts descendent (après le classement de la compétition à la fin de la saison).

### 1.2. Wildcards

À la demande du responsable de catégorie, un pilote peut monter directement parmi les experts (également au cours de l'année). Ces wildcards sont destinés à la liste suivante non-exhaustive de pilotes :

- Nouveau avec de l'expérience dans d'autres catégories
- Pilotes qui, après une pause, commencent à nouveau
- Les pilotes étrangers, qui présentent déjà des succès internationaux ou nationaux

Le responsable de catégorie prend la décision finale sur l'acceptation de ces demandes. Tout recours juridique est exclu.

## 2. Format de course

### 2.1. Généralités

Les courses SM se déroulent sur deux jours (samedi et dimanche).

Jour 1 (samedi) :

- À partir de 8 heures 30, entraînements libres en groupes, 2 séries de 8 minutes
- Briefing des pilotes
- Ensuite, 4 manches de qualifications en 5 minutes.

Jour 2 (dimanche) :

- À partir de 8 heures 30, finales, en allant vers le haut, alternativement d'abord amateur puis expert.
- Les demi-finalistes auront également une séance d'entraînement de 10 minutes.

### 2.2. Entraînement & essais chronométrés

Fondamentalement, on roule par groupes de 12 pilotes. L'organisateur peut, lorsque l'infrastructure le permet, augmenter les groupes d'essai jusqu'à 14 coureurs.

### 2.3. Qualification

#### 2.3.1. Regroupement

On roule par groupes de 12 pilotes.

La division en groupes est déterminée par le classement de la deuxième séance d'essai. Pour cela, les 3 tours consécutifs les plus rapides doivent être additionnés. Cela doit être calculé pour chaque manche du championnat suisse.

#### 2.3.2. Évaluation

Dans les essais CS, toutes les manches de qualifications seront comptées séparément selon le système de points. Après la clôture des qualifications, les meilleurs points des qualifications (nombre dépendant du nombre de qualifications valides, voir le tableau ci-dessous) du participant sont additionnés pour donner les positions en finale. En cas d'égalité, la meilleure manche de qualification, non prise en compte, départage le meilleur (par points), ou si alors l'égalité persiste encore, le temps le plus rapide.

- Pour 2 manches de qualification qui ont eu lieu effectivement : 1 compte
- Pour 3 manches de qualifications effectivement réalisés : 2 comptent
- Pour 4 manches de qualifications effectivement réalisés : 2 comptent
- Pour 5 manches de qualifications effectivement réalisés : 3 comptent
- Pour 6 manches de qualification effectivement réalisés : 4 comptent

### 2.4. Finale

Le classement final est basé sur les résultats des qualifications. En outre, les places qualificatives impaires vont dans la série "A", les places paires dans la série "B". De plus, 8 pilotes sont qualifiés par niveau et par série. Toutes les sous-finales commencent avec 12 véhicules, dont 4 pourront monter à la finale suivante supérieure. À partir de la demi-finale, les 6 voitures les plus rapides se qualifieront à chaque fois pour la finale. Les plus petites finales peuvent, dans la

mesure où l'infrastructure le permet, accueillir jusqu'à 14 véhicules. Si moins de 14 voitures sont qualifiées dans la dernière phase finale, on roule seulement une série par laquelle 8 véhicules montent. Ils sont répartis selon le classement sur les deux séries supérieures (impair série "A", pair série "B").

## 2.5. **Durée de course**

Toutes les courses de qualifications et de finales sont évaluées par "temps, plus tour suivant."

Niveau	Durée de course	Warmup
Qualification	5 minutes	90 "- 3 '
Sous-finale	20 minutes	90 "- 3 '
Finale amateur	30 minutes	90 "- 3 '
Finale expert	45 minutes	90 "- 3 '

## 2.6. **Évaluation sous la pluie**

Si la course doit être interrompue pendant plus de 60 minutes pour des raisons contraignantes (pluie, accident, de force majeure, etc.), alors le directeur de course décide avec les commissaires et l'organisateur si l'événement doit être interrompu. L'interruption doit être mentionnée dans le rapport de la course. Il n'y a pas de changement d'évaluation sous la pluie. En cas de course arrêtée le samedi, la course peut être reprise le dimanche, avec éventuellement un nombre de manche de qualifications / une durée de course ajustés.

Lorsque la course a été arrêtée le dimanche, toutes les séries complètement courues sont prises en compte, puis toutes les finales non courues après les qualifications.

## 2.7. **Évaluation du championnat**

La distribution de points décrite dans le Manuel EFRA, chapitre 3.3.6 "Championnat d'Europe" est (300, 280, 260, ...).

- pour 3 ou moins courses de championnat : aucun résultat à supprimer
- pour 4, 5 ou 6 courses de championnat effectivement réalisées : 1 résultat à supprimer
- pour 7 ou plus de courses de championnat : 2 résultats à supprimer

## 3. **Piste**

### 3.1. **Généralités**

Le tracé de la piste est libre pour chaque organisateur, mais chaque endroit de la piste doit être visible de chaque endroit du podium des pilotes. La distance entre le podium et le point de la piste le plus éloigné ne peut pas être de plus de 60 mètres. La largeur de la piste doit être d'au moins 4 m. La longueur du parcours est mesurée sur la limite intérieure du tracé.

### 3.2. **Surface**

La surface de la route peut se composer de terre ou de tapis / moquette. sur le tracé, on peut trouver des sections de revêtements en sol artificiels tels que du tapis, de l'asphalte, du béton, etc. Le caractère tout-terrain doit par ailleurs être préservé.

### 3.3. **Boucle de comptage**

Il est important de veiller à ce que la boucle de comptage (comptage) soit placée à la fin d'un tour, ce qui veut dire l'installer aussi proche que possible de l'entrée des boxes de ravitaillements.

### 3.4. **Sécurité**

La sécurité doit toujours être garantie pour les spectateurs et les ramasseurs.

En cas de sauts difficiles, un casque doit être disponible pour protéger le ramasseur ou un deuxième ramasseur doit être présent.

Les gilets de sécurité doivent toujours être disponibles en suffisance, min. 12 pièces.

Le club doit rendre BIEN visible les postes sanitaires.

### 3.5. **Entretien et réparation**

La piste peut être entretenue pendant les tours de chauffe juste assez pour que tous les groupes aient autant que possibles les mêmes circonstances. Cela comprend des travaux relatifs à la sécurité (clôtures, fixation, ...), ou si la piste est défectueuse (fissures, tapis, ...). La route ne peut pas être changée (réparer les trous, irriguer, changement de configuration,...)

La pente peut être réparée après chaque course finale.

## 4. **Déroulement de la course**

### 4.1. **Briefing des pilotes**

La réunion des pilotes a lieu avant la première manche. Elle est effectuée par le directeur de course. **Les questions suivantes sont abordées :**

- Sécurité
- Toilettes
- Restauration
- Camping
- Départ
- Stands
- Ramasseurs
- Rangement des télécommandes (si nécessaire)
- Durée des finales
- Emplacement pour Stop & Go
- L'emplacement de la boucle de comptage
- Emplacement du départ pour les finales
- Entrée et sortie de la voie des boxes de ravitaillements
- Discipline et Fair Play
- Horaire

Un comité de course est déterminé par le club organisateur. Le comité de course se compose du directeur de course et d'un conducteur de chaque catégorie amateur et expert. Toujours à chaque fois un germanophone et un francophone.

Le comité de course représente tous les pilotes et peut à tout moment transmettre un message au directeur de course sur un manque dans l'organisation ou dans l'infrastructure. (par exemple : barrières de protection). Chaque commissaire de course doit être présent jusqu'à la fin de l'événement.

### 4.2. **Pilotes et ramasseurs**

Chaque conducteur est obligé, après la fin de sa course, de venir au ramassage pour le prochain groupe qualification ou pour la prochaine finale, ou (uniquement avec l'autorisation de la direction de la course) pour fournir un remplacement. **Le poste de ramassage doit être occupé dans les 30 secondes avant le départ dans les qualifications et dans 1 min avant le départ dans les finales.** Pour les qualifications, le règlement suivant est appliqué : en cas de non-respect, un tour est déduit de la qualification la plus rapide. La sanction n'entre en vigueur qu'après l'achèvement de toutes les qualifications. Si un pilote d'une finale n'occupe pas son poste de ramassage, il sera disqualifié pour l'ensemble de l'événement. La disqualification est effective immédiatement, la position de ramassage reste libre. À partir des finales amateur et expert, tous les 12 demi-finalistes non qualifiés sont répartis aux postes de ramasseurs. **(Exceptions sont permis pour enfants au dessus de 12 ans et pilotes avec des infirmités ou avec des blessures. Dans ces cas, on peut réduire jusqu'à 8 ramasseurs minimum.)**

Celui qui ne se présente pas sera disqualifié à la prochaine course du CS.

### 4.3. **Procédure de départ**

#### 4.3.1. **Essais libres**

Le début de l'entraînement a lieu lancé. Une fois que la piste est ouverte, le temps commence à courir.

#### 4.3.2. **Tour de chauffe**

Le départ des courses de qualification se fait lancé. La piste ouvre trois minutes avant le départ. L'organisateur peut raccourcir ce temps de chauffe si nécessaire jusqu'à 90 secondes. Le temps restant avant le début doit être communiqué par la sonorisation.

Les temps suivants doivent être annoncés par le système de sonorisation :

- 3 minutes avant le départ
- 2 minutes avant le départ
- 1 minute avant le départ
- 30 secondes avant le départ
- 10 secondes avant le départ
- Départ

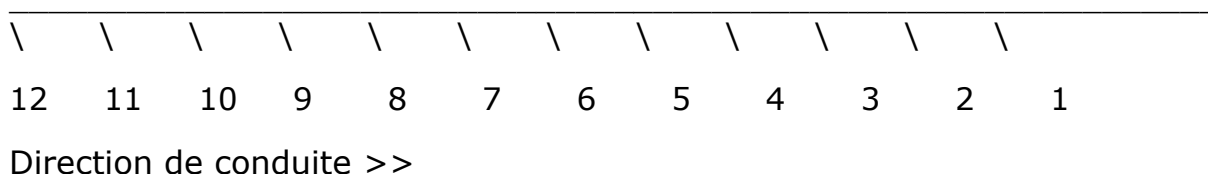
Ensuite, le départ est lancé. Les véhicules doivent alors démarrer de façon indépendante pendant un tour. Lorsque n'importe quel véhicule a ensuite terminé un tour supplémentaire, tous les chronomètres des pilotes qui n'ont pas encore démarré sont

enclenchés. Jusqu'à l'annonce de "1 minute avant le début", la piste peut être raccourcie pour mieux répartir les voitures sur la piste.

#### 4.3.3. **Finale**

La piste ouvre trois minutes avant le départ. L'organisateur peut raccourcir ce temps de chauffe si nécessaire jusqu'à 90 secondes. Le temps restant avant le début doit être communiqué par le système public de radiodiffusion. Au moment de l'annonce "1 minute avant le départ" ou sur l'invitation du directeur de course, les voitures vont dans la voie des boxes de ravitaillements. Les mécanos mettent les véhicules avec le moteur en marche, selon les instructions du directeur de course au départ, sur le site de démarrage, aucune boîte de démarrage n'est autorisée. Le directeur de course commence un décompte à rebours à partir de 10. À partir de ce moment, aucun mécano ne peut plus quitter sa position, c'est à dire que si une voiture est toujours dans la voie des ravitaillements, le départ a lieu à partir de là. Si le moteur s'éteint dans la position de départ, le mécano ne peut seulement quitter celle-ci après un départ réussi et laisser démarrer le véhicule à partir de la voie des ravitaillements. Si le compte à rebours est arrivé à trois, le drapeau de départ est abaissé et les mécanos se retirent visiblement du véhicule. Dans les 3 à 5 secondes qui suivent, le signal de départ est donné. Si la boucle de comptage est située entre la sortie de la voie des stands et la ligne de départ, on peut seulement démarrer de la voie des stands de ravitaillements seulement après le passage du dernier véhicule. Avant le signal de départ, aucun véhicule ne peut passer la ligne de départ.

Lors des finales, le départ du Mans est appliqué :



Entre les véhicules, il doit y avoir un espace suffisant (min. 200 cm) et la position de départ doit être dans un angle de 45 ° par rapport à la direction de conduite.

#### 4.4. **Les positions sur le podium / dans la voie des ravitaillements**

Pendant les éliminatoires et les finales, les coureurs se tiennent placés en fonction de leur numéro de course sur les endroits marqués sur le podium. Les mécanos doivent se tenir dans le stand correspondant au conducteur dans la voie des ravitaillements. Au cas où la voie des stands n'est pas aménagée sous le podium, alors le mécano doit se tenir à la position de stand correspondant à son conducteur, marquée sur le stand (numérotation).

À partir des demi-finales, les pilotes peuvent, dans leur séquence de départ respective, sélectionner les places librement.

#### 4.5. **Contrôle technique**

Qualifications : après chaque course, une pipette de carburant avec assez de carburant est donnée avec tous les véhicules. Des échantillons de l'ensemble peuvent toujours être faits (aussi appelé "mesure volumétrique en litres").

Sous-finales : pour tous les pilotes qualifiés, les voitures sont jaugées, selon leur placement 1er, 2e, 3e et 4e rang Le cinquième rang est aussi restreint au contrôle technique.

Demi-finales : tous les 6 pilotes qualifiés

Finale : tous les 12 finalistes.

Les véhicules des demi-finalistes sont déposés et ne sont délivrés qu'après un contrôle de la série B.

#### 4.6. **Temps mort**

Chaque pilote des demi-finales et des finales peut exiger une pause de 10 minutes. Ceci, cependant au plus tard avant l'annonce "1 minute avant le départ", plus aucune pause ne peut être introduite ensuite. Ce pilote perd sa position de départ, qui reste libre, et il prend place en bout de grille. S'il n'est pas à temps au départ, il démarre à partir de la voie des stands de ravitaillements. Cette interruption ne peut être demandée qu'une seule fois par course en demi-finale et une fois par finale. Si la pause est demandée pour des raisons de problèmes de fréquence, la piste est fermée. Si la pause est demandée pour des raisons de problèmes techniques, la piste reste alors ouverte.

#### **4.7. Période d'acceptation technique**

Jusqu'à la fin du dernier tour d'entraînement, toutes les voitures doivent être passées par l'inspection technique.

Les pilotes qui participent seulement le dimanche doivent laisser inspecter techniquement leur véhicule entre 07 heures 30 et 08 heures.

### **5. Spécifications techniques**

#### **5.1. Généralités**

Règlement de référence Manuel EFRA 2017 appendice 2 chapitre 5

Le transpondeur personnel est obligatoire pour tous les championnats suisses.

### **6. Dispositions générales**

Fumer est interdit sur tout le circuit, ainsi que dans les stands et sur le podium. Comme ramasseur, il convient de maintenir son attention sur la zone attribuée, pour aider aussi vite que possible. Les buggys qui ne peuvent plus rouler seront récoltés par le mécanicien aux postes des ramasseurs. Des jurons et remarques racistes, ainsi que de violentes disputes peuvent être punies par l'exclusion de la course.

### **7. Blocage international**

Un pilote est bloqué pour les courses internationales, s'il est officiellement inscrit et ne participe pas à l'événement sans raison. Les exceptions sont : maladie, accident, problèmes personnels graves. Une justification écrite doit être fournie. L'annulation ne justifie PAS le remboursement de l'inscription.

Durée du blocage : 2 ans

Une annulation à temps ne conduit à aucune punition, les frais d'inscription restent à payer.

### **8. Pénalités et sanctions punitives**

#### **8.1. Violations des règlements techniques**

En cas de violations du règlement technique pendant les qualifications, la manche correspondante est annulée. En cas de violations des règlements techniques lors des finales, le conducteur est disqualifié de la finale correspondante.

#### **8.2. Erreur de départ**

- Les faux départs en finale sont punis par un stop & go.
- La pénalité stop-and-go doit être effectuée dans l'espace prévu. Au cours de cette punition, aucune activité n'est autorisée sur le véhicule.

#### **8.3. Déduction d'un tour du tour le plus rapide**

- Non présence du ramasseur pendant les qualifications.
- En cas de non présence pour la deuxième fois, un tour est retiré au deuxième meilleur temps.

#### **8.4. Avertissement "Watch your driving"**

- En cas de mise en danger d'autres véhicules par une conduite dangereuse.
- Si après la fin de la course, le véhicule ne rejoint pas les stands de ravitaillement le plus rapidement possible et sans gêner le reste des voitures encore en course.
- Pousser un autre véhicule.
- Virage coupé.
- Le non-conduite sur la voie des stands en cas d'arrêts aux stands

#### **8.5. Drive through**

- En cas de virage coupé dans la dernière minute des qualifications
- Virages coupés plusieurs fois.
- Pousser un véhicule pour prendre avantage sur lui.

#### **8.6. Stop & Go**

- Après avoir prononcé l'avertissement "Watch your driving" pour la deuxième fois.
- Après transgression répétée du "Drive through"
- Chaque faux départ dans une finale se traduit par un Stop & Go.
- Le conducteur doit effectuer la pénalité dans les 3 tours après la décision.
- Si avant la fin de la course, de 2 à 0 tours avant la fin, un stop & go ou une pénalité Stop & go a été prononcé et n'a pas pu être effectuée, après la fin de la course, une

pénalité de 10 secondes / 20 secondes peut être prononcée et rajoutée dans le classement.

### **8.7. 10 secondes de Stop & Go**

Le véhicule doit être dans le box chez son mécanicien dans les 3 tours après l'annonce de la peine. Le mécanicien soulève la voiture, le directeur de course dit quand la voiture doit être déposée. La durée est de 10 secondes. Le ravitaillement en carburant du véhicule ou d'autres réparations ou remplacements de pièces est interdit pendant que la punition est effectuée.

### **8.8. Pénalité de temps**

Si au cours des trois derniers tours de la course, un pilote a émis un Stop & Go ou 10 secondes de pénalité stop & go ont été prononcés, le conducteur n'effectue plus la pénalité pendant la course dans la voie des stands ou sur la zone Stop & Go, alors une pénalité de temps supplémentaire est ajoutée au temps de course atteint. 10 secondes en cas de pénalité "Stop & Go" et 20 secondes pour le cas d'un "Stop & Go 10 secondes".

Une pénalité de temps correspondante peut aussi être imposée dans les cas où aucune peine ne pouvait être imposée pendant la course, mais l'action du conducteur était punissable, par exemple lorsque l'infraction a lieu dans le dernier tour et qu'il ne reste plus de temps au directeur pour prononcer la sentence.

### **8.9. Disqualification**

- Absence du ramasseur pendant sa finale assignée
- La punition répétée "Stop & Go 10 secondes" conduit à la disqualification
- Conduite antisportive, insultes de toute nature, conflits
- Utilisation de carburant non conforme au règlement ou plus de 25% de teneur en nitro
- Conduire dans le sens inverse de la direction de course
- Plusieurs pilotes utilisent le même véhicule
- Ne pas effectuer le contrôle technique lors des courses de finale
- Ne pas effectuer de contrôle technique pendant les qualifications.
- Ne pas se conformer aux décisions des commissaires



## 9. Appendice

### 9.1. Experts

Nr.	Name	Club
1	Hofer Patrick	MRTO
2	Pittet Jeremy	MBLR
3	Kallen Joachim	MBLR
4	Lüber Ronny	OTL
5	Frischkopf Robin	BCZ
6	Zwahlen Kevin	MBCJ
7	Naldini David	ERMC
8	Kummer Roman	BCH
9	Widmer Fabian Luca	EOCD
10	Bader Valentin	ORCM
11	Zurflüh Yael	BCLC
12	JutzPascal	EMBCM
13	Jakob Gregory	MBLR
14	Heim Marc	ORCBS
15	Affolter Christoph	ORCBS
16	Stettler Marco	ORCBS
17	Trottmann John	MACW
18	Betticher Jean-Marc	ERMC
19	Gruaz Cyrill	ERMC
20	Favre Daniel	BCLC
21	Zünd Sven	MRTO
22	Bugallo Aguilera David	BCLC
23	Pfeiffer Gerd	BCH
24	Baltensberger Didier	MBLR
25	Denervaud Florent	ORCM
26	Heini Markus	ORCM
27	Pace Daniela	MBLR

28	Wagner Fabian	MORC
29	Barros Daniel	BCH
30	Burkhardt Roger	HVBR
31	Hörenz Felix	MACW
32	Bodmer Thomas	BCH
33	Knutti Beat	ORCBS
34	Hess Patrick	BCLC
35	Schmidlin Yves	MORC
36	Herzog Marcel	MORC
37	<del>Meyer Roger</del>	<del>BCH</del>
38	Huber Jean Marc	MBLR
39	Haller Thomas	OTL
40	Grass Romeo	OTZ
41	Plancherel Christophe	MBCJ
42	Föllmi Daniel	MACW
43	Martinelli Marco	
44	Blaise Labarthe	Aufsteiger
45	Toyin Brunold	Aufsteiger
46	David Klöti	Aufsteiger
47	Marc Dévaud	Aufsteiger
48	Marcel Gmünder	Aufsteiger
49	Amsler Daniel	Aufsteiger
50	Mathys Christian	Aufsteiger
51	Erlar Guido	Aufsteiger
52	Gysling Thomas	OTL
53	Godinho Joao	
54	Lucchini Loris	MRTM
55	Bamert Sandro	MORC
56	Agostinelli Romain	ORCM