



COMITE DEPARTEMENTAL D'AEROMODELISME
ASSOCIATION INSCRITE AU VOL 30 Folio n°52 AU REGISTRE DES
ASSOCIATIONS DU TRIBUNAL D'INSTANCE DE BRUMATH
Affilié à la Fédération Française d'Aéromodélisme sous le N° 2067

**REGLEMENT DEPARTEMENTAL
VOL RADIOCOMMANDE
CATEGORIE AVION DE VOLTIGE

CADETS / JUNIORS**

Référence N° RH/CDAM67
Edition de mai 2010

CDAM 67 3, rue du Moulin 67550 VENDENHEIM

- TABLE DES MATIERES -

1.	ORGANISATION	3
1.1.	Définition d'une épreuve de voltige	3
1.2.	Catégories	3
1.3.	Dispositions pratiques	4
1.4.	Chronométrage	4
1.5.	Ordre de passage	4
1.6.	Annulation de vol (Note globale zéro)	4
1.7.	Méthode de départ	4
1.8.	Sécurité	4
1.9.	Notation	5
1.10.	Juges	5
1.11.	Réclamations	5
1.12.	Classement	5
2.	MODELES	6
2.1.	Motorisation	6
2.2.	Mesures de bruit	6
3.	VOL	6
3.1.	Début et fin de vol	6
3.2.	Sens de l'enchaînement	6
3.3.	Positionnement des figures	6
3.4.	Atterrissage	6
4.	PROGRAMMES DE VOL	7
4.1.	Programme voltige Cadets	7
4.2.	Programme voltige Juniors	7

1. ORGANISATION

1.1. Définition d'une épreuve de voltige

Le championnat du Bas Rhin est une épreuve de voltige et une compétition au cours de laquelle chacun des concurrents en présence fait exécuter à l'avion qu'il pilote à distance, un ensemble de manœuvres et de figures de voltige selon un programme déterminé à l'avance. Chacune des manœuvres ou figures exécutées est notée par un collège de juges spécialisés. Ces juges notent en tenant compte de la précision, du positionnement dans l'espace, de la taille, de la souplesse et de la grâce de l'exécution de ces manœuvres et figures.

La voltige, toute catégorie confondue, est une école de discipline, de rigueur et de volonté. Sans entraînement et un minimum de sérieux, aucun programme ne sera à la portée du compétiteur.

Les programmes de vol seront diffusés au club le plus tôt possible dans la saison.

Pour la Série CADETS il n'y a pas obligation d'enchaînement des figures.

Pour la Série JUNIORS les figures doivent être enchaînées.

Chaque figure ne peut-être essayée qu'une seule fois, dans le cas échéant la note est zéro.

Le nombre de vol est défini suivant la météo le jour même par les responsables du CDAM 67

Le nombre minimum de vol est de deux.

1.2. Catégories

Deux catégories sont proposées aux concurrents dans l'ordre de tranches d'âges et ancienneté de licences souscrites

VOLTIGE CADETS VOLTIGE JUNIORS

Pour concourir en catégorie cadets, le concurrent doit être en possession d'une licence cadets. Le cadet dès qu'il souscrit une licence junior ne peut plus concourir en catégorie cadet

Sauf peuvent concourir dans la catégorie cadets les juniors ayant souscrit une première licence dans l'année en cours ou celle précédant le championnat.

La catégorie voltige juniors est une épreuve réservée au licencié dans cette catégorie. Un junior ayant participé au championnat dans la catégorie cadets passe automatiquement en catégorie junior l'année suivante

1.3. Dispositions pratiques

En fonction des contraintes locales, de la piste, du soleil, du vent etc., les organisateurs définiront un axe de présentation, en principe face au vent mais, il est primordial que le soleil ne gêne ni les juges ni les concurrents et ils placeront les juges devant cet axe. L'axe ne peut être changé qu'entre les tours de vol c'est-à-dire après passage de tous les concurrents d'une même catégorie.

1.4. Chronométrage

Pour la séance de démarrage moteur, il n'y a pas de temps donné à respecter, c'est le responsable de la sécurité qui veillera que cette procédure ne s'éternise pas et que dans aucun cas la sécurité ne soit mise en cause.

1.5. Ordre de passage

Il est tiré au sort dans chaque catégorie. Pour chaque vol suivant, il sera décalé d'un tiers, (d'un quart), etc. s'il y a trois, quatre vols etc...

1.6. Annulation du vol (Note global zéro)

Un vol est annulé lorsque :

- a) Le concurrent passe derrière les juges.
- b) Lorsque le concurrent est gêné lors de son vol par des interférences radios mises en évidence par les organisateurs, il pourra refaire une tentative en fin de tour de vol, éventuellement avec un modèle de réserve. Il ne pourra en aucun cas changer de modèle si aucun problème technique ou la destruction du modèle n'aura été validé par le directeur de la compétition.

Le modèle de remplacement sera identique au précédent à tous les niveaux, envergure et puissance moteur. Seul le Directeur de la compétition est décideur d'autorisation de l'utilisation du modèle de remplacement.

1.7. Méthode de départ

Les avions doivent prendre le départ en décollant du sol, les modèles lancé main sont interdits.

Le pilote peut-être derrière le modèle lors du décollage, mais doit rejoindre l'emplacement prévu avant d'effectuer sa première figure.

1.8. Sécurité

Les modèles seront mis en route à l'emplacement désigné par l'organisateur.

Un officiel contrôlera la procédure de mise en route et la manipulation du modèle et le bruit.

Le pilote accompagné d'un mécanicien se présente à l'emplacement désigné.

Il effectue la mise en route de la radio et vérifie le fonctionnement des gouvernes.

La procédure de mise en route du moteur peut démarrer.

Dans le cas d'un moteur électrique branchement de la batterie, dans le cas d'un moteur thermique démarrage du moteur.

Thermique

Une des personnes tient le modèle, l'autre effectue le démarrage. Il est impératif que les 2 personnes communiquent entre elles à haute et intelligible voix.

Après avoir amorcé le moteur, mise en place de la pince à bougie (par la personne se situant derrière le champ de l'hélice), mise en route du moteur en utilisant un démarreur, un bâton de démarrage ou être équipé de gants de protection. Pas de doigts en contact direct avec l'hélice.

Une fois le moteur en route la personne à l'arrière retire la pince à bougie sur ordre de celui qui l'a démarré.

Si un réglage du pointeau s'impose, c'est sur ordre du pilote et c'est la personne à l'arrière du champ de l'hélice qui l'effectue.

Le modèle est porté sur la piste un point fixe est effectué et le mécanicien libère le modèle.

Electrique :

Le mécanicien branche la batterie en restant à l'arrière du champ de l'hélice.

Le pilote est responsable des éventuels manquements à la sécurité de la part de son mécanicien.

1.9. Notation

La notation est assurée par un collège d'au moins trois juges issu d'au moins deux clubs différents

Les notes attribuées à chaque candidat le seront sans aucune délibération entre juges. Chaque manœuvre ou figure de voltige exécutée est noté de 0(zéro) à 10 (dix) par chacun des juges.

Si une partie de l'avion, un dispositif fixé normalement sur l'avion se détache pendant le vol, ou le moteur cale, la notation cesse à cet instant.

Les manœuvres et figures des différents programmes sont affectées d'un coefficient particulier à chacune d'elles. Ce coefficient a une valeur déterminée en fonction de la difficulté d'exécution de la manœuvre ou figure. Le produit de la note attribuée par le juge par ce coefficient détermine le nombre de points à retenir. Ces points sont ensuite additionnés et le total obtenu est pris en compte lors des opérations de préparation du classement des concurrents.

A l'issue de chaque manche, les points seront ramenés à 1000. Pour cela, le premier, qui a obtenu N points, se voit attribuer la note 1000. Les notes des suivants sont multipliées par le rapport 1000/N.

1.10. Juges

Lors des championnats du Bas Rhin, trois juges assurent la notation des concurrents. Ces juges doivent être les mêmes pour tous les concurrents d'un même tour de vols. La note finale par vol est la moyenne de celle des trois juges.

L'organisateur doit prendre les dispositions nécessaires pour que chaque juge note chaque concurrent un nombre égal de fois.

Lors du championnat du Bas Rhin, le vol de calibrage des juges devra être effectué par un pilote expérimenté.

1.11. Réclamations

Toute réclamation doit être déposée avant la proclamation des résultats au Directeur de la compétition.

Cette réclamation est soumise à un jury comprenant au moins trois personnes choisies parmi les officiels laissé au choix du directeur de la manifestation.

Ce jury décide d'abord si la réclamation est recevable ou non. Dans ce premier cas, il statue ensuite sur la réclamation elle-même.

1.12. Classement

Le classement des épreuves de voltige pour avions radiocommandés est effectué catégorie par catégorie, chacune donnant lieu à un classement séparé. Dans tous les cas, les concurrents sont classés dans l'ordre dégressif des points portés à leur actif.

2. MODELES

2.1. Motorisation

Dans les deux catégories tout modèle ne pourra dépasser la cylindrée de 15 cm³
Le moteur électrique équivalent à cette cylindrée sera de 1600 W.
Au dessus de cette puissance le candidat se verra attribuer un malus de 10 points.

2.2. Mesure de bruit

Les mesures de sécurités, contrôle sonore compris, seront notées sur un autre formulaire par un officiel désigné à cet effet.
Le niveau de bruit maximum sera de 94db mesuré à 3 mètres à 90° de la trajectoire de vol. Modèle placé sur le sol sur du béton ou macadam au terrain de vol. Le moteur tournant plein gaz. Si la mesure de bruit est faite sur un terrain dénudé ou avec de l'herbe très courte, le niveau maximum de bruit dans ce cas, sera de 92db
Aucune indication ni conseil ne seront donnée au pilote, ni à son aide pendant la durée de la compétition.

3. Vol

3.1. Début et fin de vol

Le vol commence par « une séquence de décollage » comprenant, un virage de procédure, un passage vent arrière, une évolution pour se présenter. Cette séquence reçoit la note 0 à 10. (Uniquement catégorie Juniors)

De même, le vol se termine par « une séquence d'atterrissage » notée 0 à 10 (uniquement catégorie Juniors)

En fin de vol, le pilote doit rapidement revenir se poser pour laisser la place à un autre concurrent. Là aussi, il n'a droit qu'à un seul passage devant les juges, sinon il est pénalisé des 10 points de l'atterrissage.

3.2. Sens de l'enchaînement

Le sens de l'enchaînement des figures est défini par le sens du décollage.

3.3. Positionnement des figures

Il appartient au concurrent de faire accomplir à son avion, les manœuvres et les figures dans l'ordre indiqué par le programme de vol. Il doit faire réaliser ces manœuvres ou figures exactement comme elles sont décrites.

Le concurrent a la charge de placer ses figures et manœuvres dans l'espace de sorte qu'elles soient clairement visible des juges et qu'elles ne compromettent pas la sécurité.

3.4. Atterrissage

Est considéré comme point d'atterrissage, le premier point d'impact de l'avion avec le sol. L'atterrissage est terminé quand le modèle a roulé 10 mètres soit s'est arrêté après avoir roulé moins de 10 mètres. Si le modèle se pose en dehors de la zone d'atterrissage ou sort de cette zone avant la fin de l'atterrissage, la note est zéro.

4. PROGRAMME DE VOL

Un descriptif des figures à réalisées sera joint au présent document avec la manière d'effectuer les figures.

En cas de litige non prévu par le présent règlement, il sera fait référence au règlement F3A de la FFAM

4.1. PROGRAMME VOLTIGE CADETS

	Coefficients
01 - Séquence de décollage	K = 2
02 - Circuit rectangulaire	K = 3
03 - Passage stabilisé bas	K = 3
04 - Huit à plat	K = 5
05 - Boucle	K = 6
06 - Passage contre QFU	K = 3
07 - Prise de terrain en L	K = 1
08 - Atterrissage	K = 2
09 - Sécurité et bruit	K = 5
Total des coefficients	K = 30
Maximum des points possible par vol	300

4.2. PROGRAMME DE VOLTIGE JUNIORS

	Coefficients
01 - Séquence de décollage	K = 1
02 - Renversement central avec ¼ de tonneau	K = 4
03 - Demi-huit cubain inverse	K = 2
04 - Tonneau lent	K = 5
05 - Humpty bump avec demi tonneau	K = 2
06 - Boucle	K = 4
07 - Renversement	K = 2
08 - Ligne droite avec demi-tour	K = 3
09 - Immelmann combiné	K = 3
10 - Montée avec demi-tonneau	K = 2
11 - tonneau complet en descente à 45°	K = 3
12 - Immelmann	K = 2
13 - Deux tours de vrille	K = 4
14 - Séquence d'atterrissage (0 à 10)	K = 1
15 - Sécurité et bruit (0 à 10)	K = 5
Total des coefficients	K = 43
Total des points possible par vol	430