

REGLEMENT DES CHAMPIONNATS DE VOL DE PENTE RC

RCS- PENTE

- REGLEMENT NATIONAL -

TABLE DE MATIERES

| | <u>Seite</u> |
|--|--------------|
| 1. DEFINITION D'UN CHAMPIONNAT DE VOL DE PENTE RC | 2 |
| 2. TERRAINS DE VOL | 2 |
| 2.1 Emplacement | 2 |
| 2.2 Emplacement de départ | 2 |
| 2.3 Emplacement d'atterrissage | 2 |
| 3. AEROMODELES | 2 |
| 3.1 Définition d'un modèle réduit de planeur radiotélécommandé | 2 |
| 3.2 Prescription concernant la construction / caractéristiques | 2 |
| 4. ORGANISATION D'UN CHAMPIONNAT | 3 |
| 4.1 Dispositions générales | 3 |
| 4.1.1 Concurrents et aides | 3 |
| 4.1.2 Définition d'un essai d'un vol officiel | 3 |
| 4.1.3 Annulation d'un vol / disqualification du concurrent | 3 |
| 4.1.4 Nombre des manches | 3 |
| 4.1.5 Classement | 3 |
| 4.1.6 Championnat régionaux | 4 |
| 4.2 DISPOSITIONS CONCERNANT L'ORGANISATION | 4 |
| 4.2.1 Répartition des concurrents en groupes / ordre de départ | 4 |
| 4.2.2 Télécommandes / dépôt des émetteurs et contrôle des fréquences | 4 |
| 4.3 EPREUVES DE VOL ET COTATION | 4 |
| 4.3.1 Temps de préparation | 4 |
| 4.3.2 Temps disciplinaire | 4 |
| 4.3.3 Ligne de départ | 4 |
| 4.3.4 Temps mesuré | 4 |
| 4.3.5 Parcours en triangle / marques des virages / plans des virages | 5 |
| 4.3.6 Terrain d'atterrissage / zone d'atterrissage | 5 |
| 4.3.7 Cotation du vol | 6 |
| 4.3.8 Cotation de l'atterrissage | 6 |
| 4.3.9 Calculs pour le classement | 6 |

Annexes:

- Tableau de conversation
- Feuille de cotation

Edition 1988

PLANEURS RC-PENTE

1. DEFINITION D'UN CHAMPIONNAT DE VOL DE PENTE RC

Un championnat de vol de pente est un concours de vol de distance sur un parcours en triangle prescrit, suivi d'une épreuve d'atterrissage de précision. Le concurrent doit disputer le concours en tirant parti essentiellement des courants ascendants qui se manifestent près des pentes.

2 TERRAINS DE VOL

2.1 Emplacement

L'emplacement d'un championnat de vol de pente RC doit être choisi de manière qu'il soit possible de voler quelles que soient la direction de la force du vent (sauf cas extrêmes). Il faut prévoir des alternatives pour le parcours de même que les emplacements de départ et d'atterrissage (voir une pente de remplacement), afin d'être en mesure de poursuivre le championnat sans perdre trop de temps si le vent vient à tourner.

2.2 Emplacement de départ

Lorsque les conditions de vent sont bonnes, il faut que l'emplacement de départ soit aussi proche que possible de l'endroit où attendent les concurrents. Par calme plat ou lorsque les conditions sont changeantes, cet emplacement de départ sera situé en un point plus élevé, afin qu'il soit possible de fournir avec un simple vol plané une prestation donnant lieu à cotation.

Une manche à air ou un fanion indicateur doit se trouver à l'emplacement de départ. Il faut délimiter celui-ci latéralement et vers l'amont.

Selon la distance qui les sépare, emplacement de départ et direction du concours doivent être reliés par un moyen approprié (p. ex. un mégaphone, un téléphone ou une radio).

2.3 Emplacement d'atterrissage

Il faut choisir comme emplacement d'atterrissage un terrain aussi plat et aussi dégagé que possible. Si les conditions topographiques ne permettent pas une autre solution, il est permis de choisir une pente faible à douce, mais on évitera d'en retenir une qui serait sous le vent. Une manche à air ou un fanion indicateur doivent se trouver à l'emplacement d'atterrissage également.

3. AEROMODELES

3.1 Définition d'un modèle réduit de planeur radiotélécommandé

Un modèle réduit de planeur radiotélécommandé est un aéromodèle dépourvu de tout dispositif propulseur et dont la sustentation est assurées par des réactions aérodynamiques sur des surfaces restant fixes (pas de surfaces tournantes ou battantes).

Lorsque leurs surfaces sont en position extrême, les aéromodèles qui ont une géométrie variable doivent respecter leur caractéristiques ci-dessous, définies au point 3.2.

L'aéromodèle doit être télécommandé par le concurrent, à partir du sol, au moyen d'un dispositif utilisant les ondes hertziennes. Toute variation de la géométrie doit être télécommandé de même.

3.2 Prescription concernant la construction / caractéristiques

a) Caractéristiques générales:

| | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| Surface maximale (ailes et ailerons) | 150 dm ² |
| Poids maximal du décollage | 5 kg |
| Charge alaire | entre 12 et 75 g/dm ² |
| Rayon minimal du nez (fuselage) | 7,5 mm |

- b) Les installations de télécommande doivent être conformes à l'article 13 des Dispositions-cadres pour les concours et championnats de modèles réduits de l'AeCS/SMV (DCC). Tout dispositif permettant la transmission d'information de l'aéromodèle au pilote est interdit.

4. **ORGANISATION D'UN CHAMPIONNAT**

4.1 **Dispositions générales**

4.1.1 Concurrents et aides

Le concurrent (pilote) doit actionner sa télécommande personnellement. Il a droit à deux aides au plus. Un seul est autorisé à se tenir près du pilote pendant le vol. L'organisateur assigne aux concurrents un emplacement (local) ou se tenir, situé de préférence à proximité de la ligne de départ ou de l'emplacement d'atterrissage. Il est recommandé de faire en sorte que le concurrent puisse rester à proximité immédiate de son chronométreur jusqu'au début de l'approche d'atterrissage. Le concurrent n'a le droit de quitter l'emplacement (local) prescrit que lorsqu'il a annoncé au chronométreur, à haute et intelligible voix, son intention d'atterrir.

4.1.2 Définition d'un essai et d'un vol officiel

Un essai commence lorsque l'aéromodèle quitte, au départ, la main du concurrent ou d'un aide. A chaque manche, le concurrent a le droit d'effectuer autant d'essais qu'il lui plait, mais c'est seulement après le premier qu'il est permis de changer tout ou partie de l'aéromodèle. Auparavant, seul l'allègement du ballast est autorisé, et à la condition qu'il se trouve à l'intérieur de l'aéromodèle.

Le vol officiel commence lorsque l'aéromodèle survole la ligne de départ (voir plus loin point 4.3.3). Le concurrent a droit à un seul vol officiel par manche.

4.1.3 Annulation d'un vol / disqualification du concurrent

Le vol est annulé lorsque:

- a) le concurrent utilise un aéromodèle qui n'est pas conforme aux caractéristiques prescrites au point 3.2.
- b) l'aéromodèle perd une pièce quelconque pendant le vol (voir plus loin point 4.3.8 en ce qui concerne la perte de pièces à l'atterrissage).

Le concurrent est disqualifié lorsque:

- a) l'aéromodèle est dirigé par un tiers;
- b) lui-même ou l'un de ses aides enclenche l'émetteur sans y être autorisé officiellement (voir art. 13 DCC)

Le directeur du championnat a le droit de disqualifier un concurrent qui a violé le règlement intentionnellement ou manifestement.

4.1.4 Nombre des manches

Lors d'un championnat, il faut disputer - dans la mesure du possible - 3 manches au moins. Lorsque les circonstances permettent d'en disputer une quatrième, le directeur du championnat doit l'annoncer au plus tard avant le début de la troisième. Cette disposition s'applique par analogie à la cinquième, sixième, etc.

4.1.5 Classement

Le classement est déterminé par la somme des points obtenus à toutes les manches (pas de résultats ne comptant pas).

- a) Lorsque, pour force majeure, le jury décide de mettre fin au championnat prématurément, le classement ne tient compte que des manches qui ont été disputées entièrement.

- b) S'il y a un ou plusieurs ex aequo pour les dix premiers rangs, un département aura lieu sous la forme d'une ou, si nécessaire, de plusieurs manches supplémentaires (manches de département).

Remarque: S'il est impossible aux pilotes concernés de prendre le départ dans le même groupe en raison de fréquences trop proches, la direction du concours avisera du meilleur moyen de disputer la manche de département.

4.1.6 Championnat régionaux

Les championnats régionaux sont disputés selon le règlement national. Si le nombre de participants est supérieur à cinquante, il faut organiser 2 manches au moins.

4.2 **Dispositions concernant l'organisation**

4.2.1 Répartition des concurrents en groupes / ordre de départ

Les pilotes sont répartis en groupes de quatre à six (minimum trois) concurrents. Composition de ces groupes et ordre de départ doivent être tirés au sort pour chaque manche, en présence d'un membre du jury et compte tenu des fréquences. Dans la mesure du possible, il faut éviter que 2 concurrents ou plus, appartenant au même groupe de modèles réduits, prennent le départ dans le même groupe. Le nombre des groupes composés d'un trio sera maintenu au minimum possible et, avant le début d'une manche, aucun groupe ne comptera moins de trois concurrents. Groupes et ordre de départ seront tirés au sort de manière que les noms ou les performances des concurrents ne puissent pas influencer sur le résultat.

4.2.2 Télécommandes / dépôt des émetteurs et contrôle des fréquences

Tous les émetteurs doivent être déposés dans un local placé sous le contrôle de l'organisateur. Les fonctionnaires les remettent aux concurrents selon les instructions de la direction du concours (en règle générale au début du temps de préparation). Il n'est permis d'enclencher un émetteur que sur autorisation expresse de la direction du concours. Une fois que son aéro-mo-dèle a atterri, le concurrent démonte l'antenne ou la rentre (si faire se peut), puis restitue immédiatement son émetteur à un fonctionnaire préposé au dépôt. Il faut alors vérifier que l'interrupteur de commande soit sur zéro (tous les émetteurs doivent être pourvus, près de l'interrupteur, d'une indication claire permettant de savoir si l'appareil est enclenché ou non).

Dans la mesure où il en a la possibilité, l'organisateur doit contrôler les fréquences avec un appareil adéquat.

4.3 **Epreuves de vol et cotation**

4.3.1 Temps de préparation

Un temps de préparation de 5 minutes est à la disposition du concurrent avant que le départ soit donné.

4.3.2 Temps disciplinaire

Un temps disciplinaire détermine la longueur du vol; il commence quand le départ est donné et dure entre 5 (minimum) et 8 minutes (maximum), selon la décision que le directeur du championnat prend en tenant compte de la quantité des concurrents, du temps disponible, de la longueur du parcours et des conditions atmosphériques. La cotation prend fin lorsque le temps disciplinaire arrive à son terme.

4.3.3 Ligne de départ

La ligne de départ est figurée au sol par une bande de marquage. En règle générale, elle est supposée se prolonger à l'infini vers l'aval. Elle est considérée comme franchie lorsque le nez de l'aéro-mo-dèle en coupe le plan vertical.

Le directeur du championnat a le droit de prescrire une direction d'approche vers la ligne de départ.

S'il est libre de choisir dans le temps disciplinaire l'instant du franchissement de la ligne de départ, le concurrent doit, à haute et intelligible voix, aviser le chronométreur de l'imminence de ce passage.

Lorsque de la place où il se trouve le chronométreur n'est pas en mesure de constater lui-même le passage de la ligne de départ, un fonctionnaire le signalera acoustiquement ou au moyen d'un drapeau.

4.3.4 Temps mesuré

Le temps mesuré commence à l'instant du passage de la ligne de départ et dure de 3 (minimum) à 5 minutes (maximum). Il est déterminé par le directeur du championnat et doit être inférieur au temps disciplinaire de 2 à 4 minutes. Pendant le temps mesuré, l'aéromodèle doit accomplir la plus grande distance possible sur le parcours en triangle.

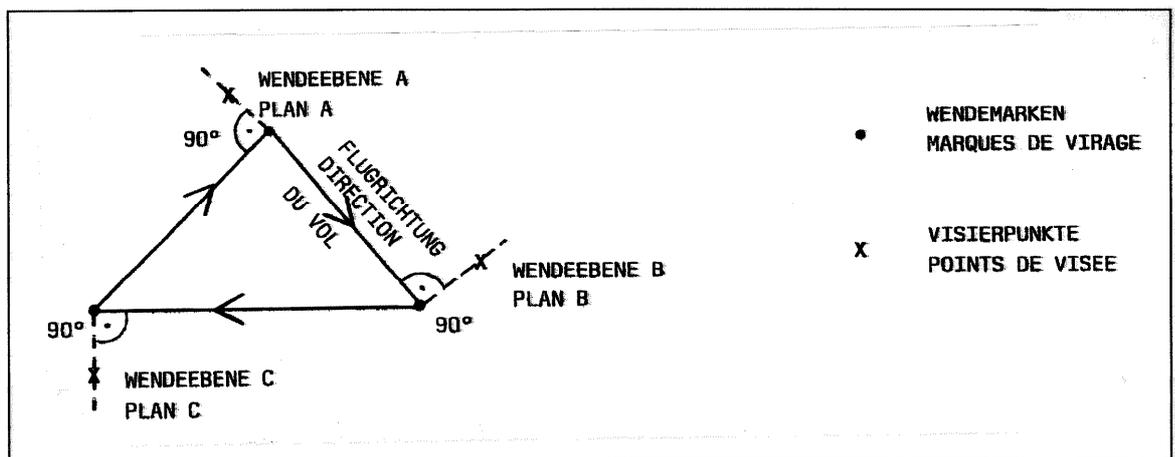
Remarque: Il est recommandé de ne pas changer les temps disciplinaires et mesuré pendant la durée d'une manche au moins.

4.3.5 Parcours en triangle / marques des virages / plans des virages

Le parcours est délimité par un triangle dont les sommets sont indiqués par les marques des virages. Celles-ci sont figurées p. ex. par des panneaux ou des fanions bien visibles. Elles sont désignées par **A, B et C** (ou par **1, 2 et 3**), la marque A (ou 1) devant signaler le début et la fin du parcours. Le directeur du championnat détermine l'ordre de passage des marques. Le triangle doit avoir un périmètre de 300 à 500 m. L'intervalle horizontal entre deux marques proches l'une de l'autre ne doit pas être inférieur à 20 m.

Une marque est considérée comme passée lorsque l'aéromodèle en a traversé le plan de virage. Ce plan est délimité par la marque et un point de visée, situé à une distance raisonnable, perpendiculairement au côté précédent du triangle. Le plan commence à la verticale de la marque, et est supposé se prolonger à l'infini vers le point de visée (voir dessin ci-dessous).

Un juge de virage signale, au moyen d'un drapeau ou d'une palette, l'instant du franchissement du plan par l'aéromodèle n'a pas passé le virage correctement. L'approche juste et le passage correct du virage, ainsi que les signaux correspondants, doivent faire l'objet d'une démonstration avant le début du concours (si possible par un ou plusieurs ouvreurs).



4.3.6 Terrain d'atterrissage / zone d'atterrissage

Le terrain d'atterrissage doit consister en un rectangle de 15 x 30 m.

Lorsque les conditions topographiques et le vent sont favorables, le directeur du championnat a le droit de prescrire la direction de l'approche d'atterrissage. Dans ce cas, un côté du terrain d'atterrissage doit être marqué et il faut que le nez de l'aéromodèle le franchisse lors de

l'atterrissage. La correction de l'approche et de l'atterrissage sera appréciée par le chronométreur ou par un juge d'atterrissage.

S'il n'y a pas de terrain convenable, le directeur du championnat renoncera à délimiter un rectangle d'atterrissage selon les dispositions ci-dessus. Il déterminera néanmoins, pour des raisons de sécurité, une zone d'atterrissage d'environ 50 x 50 m.

4.3.7 Cotation du vol

Le concurrent reçoit un point pour chaque marque de virage passée durant le temps mesuré et avant la fin du temps disciplinaire.

4.3.8 Cotation de l'atterrissage

Si le nez de l'aéromodèle s'immobilise dans le terrain d'atterrissage avant que le temps disciplinaire soit écoulé, le concurrent reçoit trois points.

Il n'y a pas de point d'atterrissage, lorsque:

- le nez de l'aéromodèle s'immobilise hors du terrain d'atterrissage;
- le nez de l'aéromodèle n'a pas franchi le côté désigné, dans la direction d'approche prescrits;
- l'aéromodèle s'immobilise après que le temps disciplinaire soit échu;
- la direction du concours renonce à coter l'atterrissage (voir ci-dessus dernier alinéa du point 4.3.6);
- l'aéromodèle perd une pièce en atterrissant, même si la liaison demeure assuré par un dispositif mécanique quelconque.

4.3.9 Calculs pour le classement

A chaque manche, la cotation est établie relativement dans le groupe de départ: Les points (vol et atterrissage) des concurrents qui ont pris le départ dans le même groupe sont divisés par le résultat du meilleur d'entre eux, puis multipliés par 1'000. La table en annexe est destinée à faciliter de calcul. Par ce système, le ou les meilleurs pilotes du groupe reçoivent 1'000 points. Lorsqu'aucun pilote de groupe n'a obtenu une cotation, tous les pilotes concernés reçoivent zéro point. Tout résultat est arrondi au nombre entier suivant.

Dispositions finale

En cas de divergence entre la présente traduction française et le texte allemand original, ce dernier fait foi.

**UMECHNUNGSTABELLE FÜR DIE KLASSIERUNG
TABELLE DE CONVERSION DES POINTS POUR LE CLASSEMENT**

**RCS-HANG
RCS-VOL DE PENTE**

Grösste Punktzahl der betreffenden Gruppe - Meilleur résultat du groupe

| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1 | 1000 | 500 | 333 | 250 | 200 | 167 | 143 | 125 | 111 | 100 | 91 | 83 | 77 | 71 | 61 | 63 | 59 | 56 | 53 | 50 | 48 | 45 | 43 | 42 | 40 | 38 | 37 | 36 | 34 | 33 |
| 2 | | 1000 | 667 | 500 | 400 | 333 | 286 | 250 | 222 | 200 | 182 | 167 | 154 | 143 | 133 | 125 | 118 | 111 | 105 | 100 | 95 | 91 | 87 | 83 | 80 | 77 | 74 | 71 | 69 | 67 |
| 3 | | | 1000 | 750 | 600 | 500 | 429 | 375 | 333 | 300 | 273 | 250 | 231 | 214 | 200 | 180 | 176 | 167 | 158 | 150 | 143 | 136 | 130 | 125 | 120 | 115 | 111 | 107 | 103 | 100 |
| 4 | | | | 1000 | 800 | 667 | 571 | 500 | 444 | 400 | 364 | 333 | 308 | 286 | 267 | 250 | 235 | 222 | 211 | 200 | 190 | 182 | 174 | 167 | 160 | 154 | 148 | 143 | 138 | 133 |
| 5 | | | | | 1000 | 833 | 714 | 625 | 556 | 500 | 455 | 417 | 385 | 357 | 333 | 313 | 294 | 278 | 263 | 250 | 238 | 227 | 217 | 208 | 200 | 192 | 185 | 179 | 172 | 167 |
| 6 | | | | | | 1000 | 857 | 750 | 667 | 600 | 545 | 500 | 462 | 429 | 400 | 375 | 353 | 333 | 316 | 300 | 286 | 273 | 261 | 250 | 240 | 231 | 222 | 214 | 207 | 200 |
| 7 | | | | | | | 1000 | 875 | 778 | 700 | 636 | 583 | 538 | 500 | 467 | 430 | 412 | 389 | 368 | 350 | 333 | 318 | 304 | 292 | 280 | 269 | 259 | 250 | 241 | 233 |
| 8 | | | | | | | | 1000 | 889 | 800 | 727 | 667 | 615 | 571 | 533 | 500 | 471 | 444 | 421 | 400 | 381 | 364 | 348 | 333 | 320 | 308 | 296 | 286 | 276 | 267 |
| 9 | | | | | | | | | 1000 | 900 | 818 | 750 | 692 | 643 | 600 | 563 | 529 | 500 | 474 | 450 | 429 | 409 | 391 | 375 | 360 | 346 | 333 | 321 | 310 | 300 |
| 10 | | | | | | | | | | 1000 | 909 | 833 | 769 | 714 | 667 | 625 | 588 | 556 | 526 | 500 | 476 | 455 | 435 | 417 | 400 | 385 | 370 | 357 | 345 | 333 |
| 11 | | | | | | | | | | | 1000 | 917 | 846 | 786 | 733 | 688 | 647 | 611 | 579 | 550 | 524 | 500 | 478 | 458 | 440 | 423 | 407 | 393 | 379 | 367 |
| 12 | | | | | | | | | | | | 1000 | 923 | 857 | 800 | 750 | 706 | 667 | 632 | 600 | 571 | 545 | 522 | 500 | 480 | 462 | 444 | 429 | 414 | 400 |
| 13 | | | | | | | | | | | | | 1000 | 929 | 867 | 813 | 765 | 722 | 684 | 650 | 619 | 591 | 565 | 542 | 520 | 500 | 481 | 464 | 448 | 433 |
| 14 | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 933 | 875 | 824 | 778 | 737 | 700 | 667 | 636 | 609 | 583 | 560 | 538 | 519 | 500 | 483 | 467 |
| 15 | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 938 | 882 | 833 | 789 | 750 | 714 | 682 | 652 | 625 | 600 | 577 | 556 | 536 | 517 | 500 |
| 16 | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 941 | 889 | 842 | 800 | 762 | 727 | 696 | 667 | 640 | 615 | 593 | 571 | 552 | 533 |
| 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 944 | 895 | 850 | 810 | 773 | 739 | 708 | 680 | 654 | 630 | 607 | 586 | 567 |
| 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 947 | 900 | 857 | 818 | 783 | 750 | 720 | 692 | 667 | 621 | 621 | 600 |
| 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 950 | 905 | 864 | 826 | 792 | 760 | 731 | 704 | 679 | 655 | 633 |
| 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 952 | 909 | 870 | 832 | 800 | 769 | 741 | 714 | 690 | 667 |
| 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 955 | 913 | 875 | 840 | 808 | 778 | 750 | 724 | 700 |
| 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 957 | 917 | 880 | 846 | 815 | 786 | 759 | 733 |
| 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 958 | 920 | 885 | 852 | 821 | 793 | 767 |
| 24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 960 | 923 | 889 | 857 | 828 | 800 |
| 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 962 | 926 | 893 | 862 | 833 |
| 26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 963 | 929 | 897 | 867 |
| 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 964 | 931 | 900 |
| 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 966 | 933 |
| 29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 | 967 |
| 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1000 |

1000 x $\frac{\text{Points de vol et d'atterrissage du concurrent individuel}}{\text{Points de vol et d'atterrissage du vainqueur du groupe de départ}}$

