

GUIDE DU COMMISSAIRE TECHNIQUE F3B



Réf. 322

NOTA : Le guide du commissaire technique F3B doit permettre une première approche du règlement F3B. Il ne se substitue en rien à celui-ci.

Toutes remarques et suggestions relatives à ce document sont à formuler auprès du CTVRC/F3B, FFAM, 108 rue Saint Maur 75011 PARIS.

Mise à jour 01/01/2002

GUIDE DU COMMISSAIRE TECHNIQUE F3B

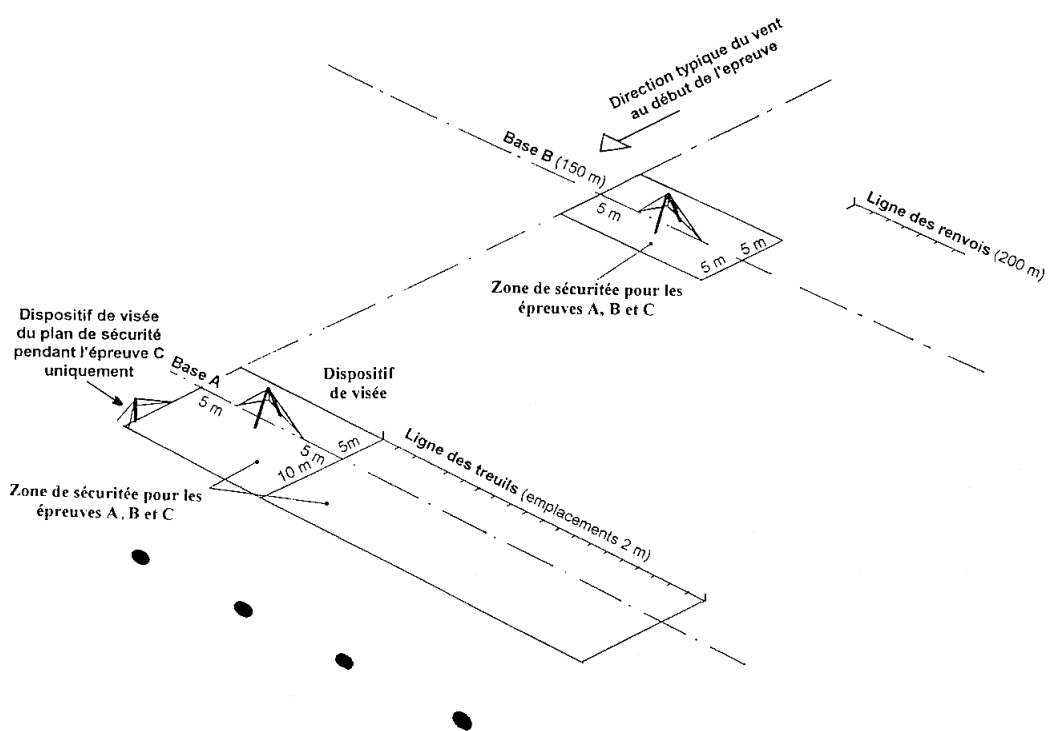
Les compétitions de planeurs radio-commandés de type F3B se déroulent en plusieurs manches.

Une manche comporte trois épreuves :

- Epreuve A : **DUREE** , 10 minutes et précision d'atterrissage
- Epreuve B : **DISTANCE** , maximum de bases de 150 mètres en 4 minutes de vol
- Epreuve C : **VITESSE** , 4 bases de 150 mètres le plus rapidement possible

Lors d'une compétition DEUX manches au minimum doivent être effectuées.

1 - LE TERRAIN DE VOL



Le terrain de vol doit être sensiblement horizontal et doit avoir une probabilité relativement faible d'effet de pente ou d'onde.

Deux appareils de visée (appelés bases) permettent de matérialiser deux plans verticaux parallèles et distants de 150 mètres.

Un plan vertical imaginaire, dit plan de sécurité, perpendiculaire aux plans A et B, est utilisé durant l'épreuve de vitesse.

2 - MODELES

Pour les caractéristiques, se reporter au règlement FAI.

Le concurrent peut utiliser trois modèles pendant une compétition.

Les modèles (modèle A, B et C) doivent être identifiés avant le début de la compétition. Tous les éléments séparables du modèle doivent être identifiés.

Le concurrent peut mélanger les éléments des modèles pendant la compétition.

Toute manche doit être disputée avec le même modèle sans aucun changement d'élément.

Le changement de modèle ou d'une partie du modèle n'est pas autorisé après le départ du premier essai.

3 - DEFINITIONS

3/1 - Bases

Le terme de base a plusieurs significations qu'il faut utiliser suivant le contexte :

- Dispositif de visée ("les bases")
- Plan A et plan B ("base A et base B")
- Ligne d'intersection entre le plan A ou B et le sol (ex : "la présentation du planeur doit être effectuée à la base A")
- Aller ou retour effectué entre le plan A et B pendant l'épreuve de distance ou de vitesse (ex : "le concurrent a effectué 10 bases en distance" ; "la vitesse s'effectue sur 4 bases")

3/2 - Temps de préparation

Avant chaque épreuve, le concurrent a droit à un temps de préparation de CINQ minutes qui lui permet de retirer son émetteur à la régie et de préparer son modèle. Cependant les officiels surveillent les concurrents pour les empêcher d'allumer leurs émetteurs avant que les concurrents précédents n'aient terminé leur vol.

Le temps de préparation est annoncé et chronométré par le Chef de piste.

3/3 - Temps de travail

Le temps de travail est le temps pendant lequel l'épreuve doit être accomplie :

- DOUZE minutes pour l'épreuve de durée
- SEPT minutes pour l'épreuve de distance
- QUATRE minutes pour l'épreuve de vitesse

Il est décompté par le Chef de piste

3/4 - Essai

Pour les épreuves de durée et de distance, pendant le temps de travail qui lui est alloué, le concurrent a droit à un nombre illimité d'essais.

Un essai débute lorsque le modèle est lâché des mains du concurrent ou de l'un de ses aides sous la tension du câble de treuillage.

3/5 - Vol officiel

Le vol officiel est le dernier vol accompli pendant le temps de travail.

3/6 - Aides

Chaque pilote a droit à QUATRE AIDES, qui ne doivent donner aucun signal de virage près de la base B au cours des épreuves de distance et de vitesse.

3/7 - Incident

Le concurrent peut disposer d'un nouveau temps de travail à la fin de l'épreuve si :

- son modèle ou son câble de lancement lorsqu'il est attaché au modèle entre en collision avec un autre modèle en vol.
- le vol n'a pas été jugé par la faute des Commissaires techniques.
- dans le cas d'événement imprévu, dûment constaté par les commissaires techniques le vol a été gêné ou interrompu.

Lorsqu'un concurrent obtient un nouveau temps de travail et que son modèle a été endommagé sans réparation possible durant l'essai où il a obtenu ce nouveau temps de travail, il est autorisé à poursuivre la manche en cours avec son second modèle.

3/8 - Annulation du vol

Le vol est annulé pour l'infraction à une quelconque règle.

Le vol est annulé si le modèle perd un élément quelconque en vol ou pendant le lancement. La perte d'un élément à l'atterrissage (c'est à dire au contact du sol) n'est pas prise en considération.

3/9 - Disqualification

Le concurrent est disqualifié si son modèle est commandé par tout autre que lui-même.

4 - LANCEMENT

Les lancements doivent être effectués dans une aire désignée par l'organisateur.

Les moyens de lancement sont :

- à la course (treuil 175m), l'utilisation d'un piquet planté dans le sol est interdit
- avec un treuil électrique (2 x 200m)

4/1 - Treuils électriques

Les systèmes de renvoi, obligatoires, doivent être placés au plus à 200 mètres du treuil.

Un treuil motorisé ne doit pas fonctionner lorsque le câble de treuillage est posé sur le sol ou croise d'autres câbles.

Si le renvoi s'arrache lors du treuillage le vol est annulé et le pilote n'a pas droit à un revol.

Pendant un rembobinage complet du câble de lancement sur le treuil, le parachute, lorsqu'il est utilisé, doit être enlevé ou inactivé.

Le lâché du modèle doit être effectué approximativement à moins de trois mètres du treuil.

4/2 - Croisement de câbles

Durant l'épreuve de distance et de durée, les concurrents partent par groupe et des croisements sont possibles.

Après le largage, le concurrent continue d'actionner son treuil jusqu'à ce que le parachute ait atteint une hauteur d'environ 10 mètres (pour ne pas sectionner les autres câbles au niveau des renvois). Un aide ramène ensuite rapidement le parachute au treuil.

Dès qu'un croisement de câbles est signalé, les protagonistes ne doivent plus actionner leur treuil.

Un croisement de câble n'est pris en considération que lorsque au moins l'un des modèles est attaché au câble de lancement.

Après un croisement de câble, si le modèle poursuit son vol normalement, le concurrent peut exiger que le vol soit officiel même si la demande est faite à la fin du vol.

Sinon le concurrent bénéficie d'un essai supplémentaire (nouveau temps de travail) en fin d'épreuve.

Exemple 1 :

Les concurrents A et B partent dans le même groupe.

Le concurrent A lâche son planeur qui se décroche du câble à une hauteur de 150 mètres.

Le câble de A retombe sur le câble de B qui est prêt au lancement.

- A et B n'actionnent plus leur treuil

- A poursuit son vol normalement (il n'a pas été gêné par le croisement du câble)

- B signale le croisement de câbles et bénéficie d'un essai supplémentaire en fin d'épreuve

Remarque : B peut toujours partir dans le temps de travail restant s'il considère que les conditions lui sont favorables, (ou si les câbles ont été rapidement décroisés), il perd alors le bénéfice de son essai supplémentaire.

Exemple 2 :

Même exemple que précédemment, mais le câble de A retombe sur le câble de B qui est en cours de lancement.

- A et B n'actionnent plus leur treuil.
- B signale le croisement, poursuit normalement son vol et décide à la fin de son épreuve si le vol est officiel ou s'il désire bénéficier d'un essai supplémentaire en fin d'épreuve.

Exemple 3 :

Les câbles de A et B se croisent alors que A et B sont en cours de lancement.

- A et B n'actionne plus leur treuil.
- A et B signalent le croisement de câbles, poursuivent leur vol et décident à la fin de leur vol s'ils désirent bénéficier d'un essai supplémentaire.

5 - EPREUVE DE DUREE

L'épreuve de durée s'effectue par groupe de concurrents (en général de trois à huit pilotes)

Deux commissaires techniques sont affectés à chaque cible, ils chronomètrent tous les deux le temps de vol.

Un commissaire technique se charge de remplir la feuille de vol pendant que le deuxième commissaire technique mesure la précision d'atterrissage.

5/1 - Identification

Le Chef de piste procède avant le début de l'épreuve à une identification des modèles.

A l'appel de son nom le concurrent présente son modèle. Le Commissaire technique, situé près de la cible attribuée au concurrent, identifie le modèle et présente à son tour un panneau à la couleur de la cible. Le deuxième Commissaire technique est situé derrière le concurrent.

Dés ce moment, les Commissaires techniques ne doivent plus quitter des yeux le modèle jusqu'à la fin de l'épreuve pour ne pas le confondre avec un autre modèle.

5/2 - Temps de travail

Le début et la fin du temps de travail sont annoncés par le Chef de piste au moyen d'un signal sonore.

La durée du temps de travail est de DOUZE minutes.

5/3 - Temps de vol

Le temps de vol est chronométré par les Commissaires techniques à partir du largage du modèle jusqu'à l'immobilisation totale du modèle ou jusqu'à la fin du temps de travail si le modèle est encore en vol. La fin du temps de travail est donnée par le Chef de piste.

UN point est accordé pour chaque seconde entière de vol libre du modèle à concurrence d'un maximum de 600 points (c'est à dire DIX minutes).

UN point sera déduit pour chaque seconde entière de vol au-delà des 600 secondes.

Ex. : 9' 45" 6/10 = 9' 45" = 585 points
 10' 02" 4/10 = 10' 02" = 598 points

5/4 - Précision d'atterrissage

Des points supplémentaires sont accordés pour l'atterrissage en fonction de la distance à la cible attribuée au concurrent suivant le barème suivant :

Distance de la cible (m)	Points	Distance de la cible (m)	Points
1	100	9	60
2	95	10	55
3	90	11	50
4	85	12	45
5	80	13	40
6	75	14	35
7	70	15	30
8	65	+ de 15	0

La distance est mesurée du NEZ du modèle au centre de la cible, arrondie au mètre supérieur.

En général les points sont indiqués directement sur le ruban constitué d'une matière inextensible.

Aucun point d'atterrissage n'est attribué si :

- Le temps de vol excède 10 minutes et 30 secondes.
- Le modèle est encore en vol à la fin du temps de travail.
- Le modèle touche le pilote ou l'un de ses aides au cours de l'atterrissage.

6 - EPREUVE DE DISTANCE

L'épreuve de distance s'effectue également par groupe de deux à quatre concurrents

Pour chaque groupe, trois Commissaires techniques sont nécessaires par concurrent :

- Un Commissaire technique à la base A signale le franchissement du plan au moyen d'un système optique ou sonore (en général un système sonore).
- Un Commissaire technique à la base B signale le franchissement du plan au moyen d'un système optique ou sonore.

Remarque : Ces deux commissaires techniques disposent du même signal sonore (corne, sonnette, Klaxon ...).

- Un autre Commissaire technique à la base A note le nombre de bases effectuées et chronomètre le temps de vol. Ce commissaire technique n'est pas nécessaire si le premier commissaire technique de la base A dispose d'un chronomètre et d'un compte base fixés sur un même support.

6/1 - Présentation des modèles

Le Chef de piste procède avant le début de l'épreuve à une identification des modèles.

A l'appel de son nom, le concurrent présente son modèle depuis la base A (ligne de treuils). Une fois identifié, le Commissaire technique à la base B actionne son signal, le Commissaire technique à la base A fait ensuite de même (l'identification est surtout utile pour le Commissaire technique à la base B, c'est pourquoi il doit identifier le premier). Dès ce moment les Commissaires techniques doivent essayer de ne plus quitter le planeur des yeux.

6/2 - Temps de travail

Le début et la fin du temps de travail sont annoncés par le Chef de piste au moyen d'un signal sonore.

La durée du temps de travail est de SEPT minutes.

Pendant le vol chronométré, le pilote ne doit pas s'éloigner d'une distance supérieure à 10 mètres de part et d'autre de la base A.

6/3 - Franchissement des plans et temps de vol

Le franchissement des plans est signalé lorsque le NEZ du planeur franchit le plan.

L'absence de signal indique que le planeur n'a pas franchi le plan.

Lorsque le modèle franchit pour la première fois la base A en direction de la base B, le Commissaire technique à la base A signale le franchissement et déclenche son chronomètre.

A ce signal, le concurrent dispose de QUATRE minutes pour effectuer un maximum de bases.

Exemple de déroulement d'un vol :

- Présentation des planeurs
- Début du temps de travail (SEPT minutes)
- Treuillage et largage du modèle entre les deux plans
- retour vers la base A
- Le modèle franchit la base A : Signal base A
- Le modèle vire et franchit pour la première fois la base A en direction de la base B : Signal base A et déclenchement du chronomètre pour QUATRE minutes de temps de vol.
- Le modèle franchit la base B : Signal base B et Comptage (par le Commissaire technique de la base A) de la première base
- le modèle vire et revient vers la base A
- Le modèle franchit la base A : Signal base A et Comptage de la deuxième base
- Ect... (seul le passage en sortie de base est signalé)

6/4 - Nombre de bases

Dans le cas d'un modèle toujours en vol à l'expiration des quatre minutes du temps de vol ou des sept minutes du temps de travail, seules les bases entières effectuées à cet instant seront prises en considération.

Un concurrent peut repartir autant de fois qu'il le désire dans les sept minutes du temps de travail. Le chronomètre et le compteur de bases sont remis à zéro.

7 - EPREUVE DE VITESSE

L'épreuve de vitesse s'effectue concurrent par concurrent, une identification du modèle n'est donc pas nécessaire.

Un signal sonore sera utilisé pour avertir du franchissement des plans (en général le plus audible et n'ayant pas de délai de déclenchement). Un deuxième signal doit être utilisé parallèlement au premier par le second Commissaire technique à la base A et à la base B, le pilote virant au premier signal émis.

Deux Commissaires techniques sont nécessaires à la base B et deux ou trois à la base A pour le chronométrage.

Un commissaire technique sera affecté au système de visée du plan de sécurité.

7/1 - Temps de travail

Le début et la fin du temps de travail sont annoncés par le Chef de piste au moyen d'un signal sonore.

La durée du temps de travail est de QUATRE minutes.

Contrairement aux autres épreuves, le concurrent n'a droit qu'à UNE tentative.

Par contre il peut effectuer plusieurs lancements au treuil, mais il doit avertir les Commissaires techniques de son intention de repartir et ceci avant le franchissement par son modèle de la base A vers la base B.

Après largage du crochet le modèle doit débiter l'épreuve à la base A dans la MINUTE qui suit. Si la minute expire avant que le modèle n'ait franchi la base A pour la première fois, volant de la base A vers la base B, le modèle doit être posé puis relancé dans la même période de travail.

Pendant le vol chronométré, le pilote ne doit pas s'éloigner d'une distance supérieure à 10 mètres de part et d'autre de la base A.

7/2 - Franchissement des plans

Le franchissement des plans est signalé comme pour l'épreuve de distance mais seules QUATRE bases sont effectuées.

Le franchissement des plans est signalé lorsque le NEZ du planeur franchit le plan.

L'absence de signal indique que le planeur n'a pas franchi le plan.

7/3 - Chronométrage

Le chronométrage débute lorsque le modèle en vol plané franchit pour la première fois la base A en direction de la base B.

Le chronométrage se termine à la fin de la quatrième base de 150 mètres.

Le temps de vol est chronométré au centième de seconde.

Les Commissaires techniques font la moyenne des temps de vol chronométrés, annoncent le résultat au chef de piste qui le porte sur la feuille d'épreuve.

Les vols pour lesquels le modèle s'immobilise avant la fin de l'épreuve seront crédités de la note zéro.

7/4 - Plan de sécurité

Le vol chronométré doit se dérouler d'un côté du plan de sécurité défini par l'organisateur.

Pendant le vol chronométré, le Commissaire technique affecté au plan de sécurité, signalera tout franchissement du plan au moyen d'un signal sonore (toute partie du modèle est prise en considération et non pas uniquement le nez du modèle). Le concurrent sera crédité de la note zéro.