

GUIDE DE L'ORGANISATEUR F3B



Réf. 323 (mise à jour 01/01/2002)

NOTA : Ce guide a pour but de faciliter l'organisation d'un concours de planeur de type F3B. Il propose des solutions aux problèmes qui peuvent se poser à un organisateur. Il doit être utilisé avec le "Guide du Commissaire Technique" et le "règlement F3B". Toutes les remarques en vue d'améliorer la qualité de ce guide seront les bien venues à la FFAM-CTVRC/F3B-108, rue Saint Maur 75011 PARIS.

1 - FORMALITÉS ADMINISTRATIVES

Se reporter pour plus de précision au **GUIDE DU DIRIGEANT** et plus particulièrement aux rubriques suivantes :

1/1 - La télécommande (Rubrique n° 6)

1/2 - Les concours (Rubrique n° 7)

1/2/1 - Inscription des manifestations

Les concours fédéraux ne peuvent être retenus que si le club organisateur a obtenu l'**accord formel de son CRAM**. Cette dernière en informe la FFAM.

La demande doit être formulée **6 semaines** avant la date du concours.

1/2/2 - Report ou annulation de manifestation

Le report d'une manifestation n'est autorisée que dans le cas ou pour des raisons de force majeure.

En aucun cas, le laps de temps, séparant la date initiale de la date de report ne pourra être inférieur à **4 semaines**.

Dans le cas d'un nouveau concours ou d'un report de date le responsable du calendrier F3B et/ou le rapporteur du comité technique F3B doivent en être informé dans les plus brefs délais.

1/2/3- Attestation d'assurance

1/2/4 - Avis d'organisation de manifestation

Le fait qu'une manifestation soit mentionnée dans le calendrier fédéral ne dispense aucunement son organisateur d'aviser toutes les associations susceptibles d'avoir des membres intéressés aux épreuves organisées.

Cette recommandation devient une **obligation** en cas de manifestation dont la date a été reportée, le lieu changé, etc...

1/2/5 - Imprimés fédéraux

1/2/6 - Procès verbal et compte-rendu

Dans la semaine suivant le concours il faut :

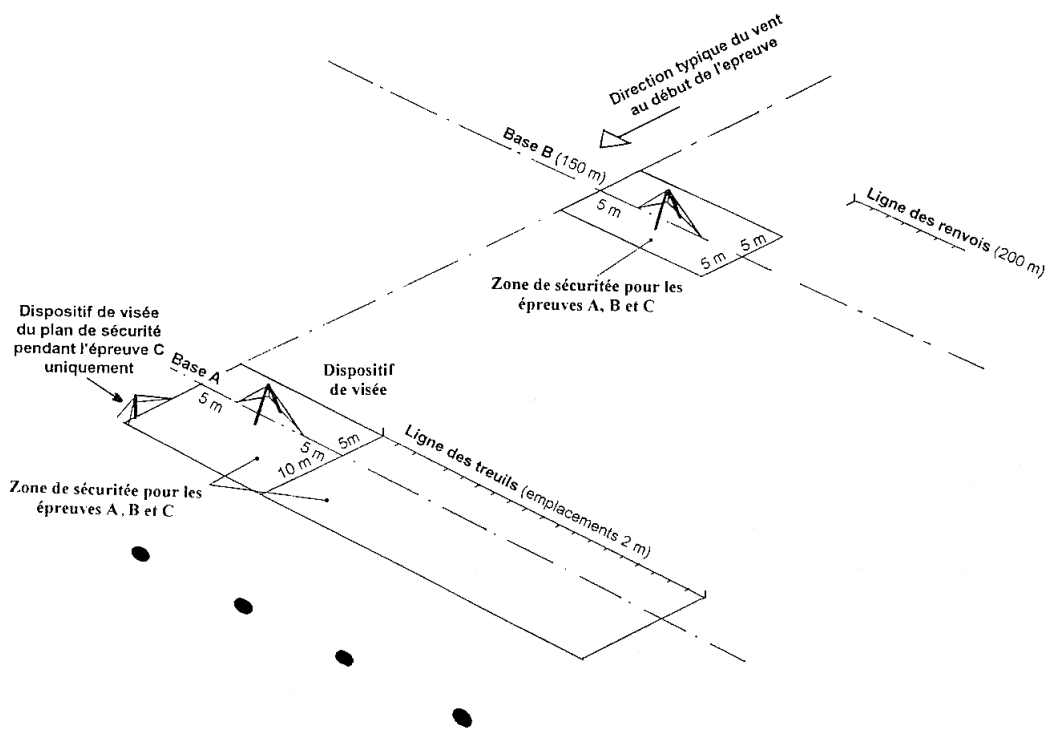
- a) envoyer à la FFAM (108, rue Saint Maur 75011 Paris)
 - le procès verbal du concours
 - la liste des concurrents (feuille n° 2 - nom, prénom, club, licences fédérale)
 - classement général (feuille n° 5)
- b) envoyer au secrétaire rapporteur de la catégorie
 - le procès verbal du concours
 - la liste des concurrents (feuille n° 2 - nom, prénom, club, licences fédérale)
 - résultats par manche (feuille n° 3)
 - résultats des manches (feuille n° 4)
 - classement général (feuille n°5)

2 - MATÉRIEL ET IMPLANTATION

2/1 - Matériel

- Jeu de bases pour matérialiser les deux plans A et B (voir modèle au chapitre suivant)
- Système de visée pour matérialiser le plan de sécurité lors de l'épreuve de vitesse
- Décamètre pour effectuer les mesures
- Boussole de visée pour contrôler le parallélisme des plans ou viseur à prismes
- 6 piquets de couleur pour matérialiser les 175 mètres (contrôle des treuils à main) et les 200 mètres (contrôle des treuils électriques)
- Système de signalisation pour le franchissement des bases (4 signaux bien distincts)
- Système de communication (type Interphones) entre le chef de piste et la base B ou entre la base A et la base B.
- 4 cibles d'atterrissage de couleur avec leur bande de mesure inextensible graduée en points et panneaux ou fanions d'identification de même couleur que la cible.
- Porte voix ou sonorisation pour le chef de piste : appel des concurrents, présentation des modèles, annonce début et fin du temps de travail.
- Abris émetteurs
- Tables, chaises, abris pour le chef de piste.
- Chronomètres et compte-base : pour faciliter le travail des commissaires techniques à la base A lors de l'épreuve de distance, il est préférable que le chronomètre et le compte-base soient fixés sur un même support.
- Formulaires, feuilles de vols, machine à calculer, stylos...
- Règlement F3B

Implantation du terrain



2/2/1 - Installation des bases

Avant d'installer les bases plusieurs critères doivent être pris en considération :

- Orientation du vent
- Obstacles situés sur le terrain
- Sécurité de la manifestation
- Position du plan de sécurité en vitesse
- Zone pour l'implantation des treuils

1 - Positionner la Base A

2 - Mesurer les 150 mètres perpendiculairement à la base A avec la boussole de visée. Les mesures doivent être faites à au moins 10 mètres de toute masse métallique (voiture).

3 - Positionner la base B parallèle à la base A toujours avec la boussole.

Remarque : un système de triangulation peut être employé mais la boussole de visée semble être le système le plus léger et le plus efficace. Des viseurs à prismes sont également disponibles chez les opticiens.

2/2/2 - Plan de sécurité

Les bases, les treuils et tous systèmes constituant un obstacle doivent être placés à une distance minimale de cinq mètres du plan de sécurité.

Le système de visée pour le plan de sécurité doit être placé à une distance minimum de cinq mètres des bases.

2/2/3 - Cibles d'atterrissage

Les cibles doivent être positionnées de telle façon que peu d'obstacles (bases, public...) se trouvent dans l'axe d'atterrissage, et que les différents axes d'atterrissage n'interfèrent pas entre eux.

La position idéale consiste à placer les cibles, séparées d'une trentaine de mètres, sur une ligne parallèle à la ligne des treuils, située à une trentaine de mètres de celle-ci. Si la place nécessaire n'est pas disponible les cibles seront positionnées en quinconce.

2/2/4 - Autre matériel

L'abri du chef de piste et la régie émetteur sont en général placés derrière la base A et dans la zone de sécurité. Cette position permet de grouper les obstacles et assure au chef de piste une vue d'ensemble du concours.

3 - PERSONNEL

3/1 - Le Directeur de la compétition

Le Directeur de la compétition est responsable de la bonne marche et de la sécurité de la manifestation.

Il est habilité à prendre les mesures appropriées sur le plan des opérations dans le cadre des règles existantes.

Il peut imposer des pénalités à un concurrent ou de disqualifier pour désobéissance ou mauvaise conduite.

Le Directeur reçoit les plaintes et les réclamations des concurrents.

3/2 - Le Chef de piste

Le Chef de piste, sous l'autorité du directeur de la compétition, dirige opérationnellement le concours. Ces fonctions seront détaillées plus loin.

Le Chef de piste a besoin d'un assistant qui par exemple récupérera rapidement les feuilles de vol auprès des commissaires techniques ou notera les performances si ces feuilles de vol ne sont pas utilisées.

3/3 - Les Commissaires techniques

Le "Guide du Commissaire technique F3B" doit permettre de sensibiliser les commissaires techniques à la discipline et de répondre à leurs principales questions.

Le tableau des commissaires techniques (voir formulaires feuille n° 7) permet de déterminer le nombre de commissaires nécessaires et d'affecter nominativement les tâches.

Les tâches des commissaires sont également détaillées dans "Le Guide".

3/4 - Les comptables

Les comptables opèrent sous la responsabilité du chef de piste. Un ou deux comptables sont nécessaires.

Le classement par groupe permet d'effectuer les calculs au fur et à mesure de l'avancement de la compétition.

Les tâches des comptables seront détaillées dans le paragraphe suivant.

3/5 - Le responsable régie émetteurs

Le responsable régie émetteurs doit travailler en relation très étroite avec le chef de piste et sous son autorité.

Le contrôle des fréquences est une tâche très importante qui doit être faite avec le plus grand sérieux.

Avant le début du concours le responsable émetteurs doit contrôler que tous les émetteurs sont à la régie.

Le responsable régie ne délivre les émetteurs qu'aux concurrents en préparation. Il contrôle le retour des émetteurs à l'issue de chaque vol et vérifie que l'émetteur est sur arrêt.

Les concurrents en préparation ne peuvent allumer leurs émetteurs que lorsque tous les concurrents du groupe précédent sont posés.

Remarque : Des scanners permettant le contrôle des fréquences sont disponibles à la FFAM. Il est souhaitable de les utiliser lors des championnats de France et des Concours internationaux .

3/6 - Le Jury (Compétitions nationales)

Le Jury comporte trois membres : un président et en général deux membres.

Les membres du jury doivent avoir une parfaite connaissance du code sportif et des règlements régissant la compétition.

Pendant la compétition, le jury est chargé de prendre connaissance des réclamations des concurrents. Le jury entendra les deux versions de la réclamation officielle, prendra en considération les règlements F.A.I. et décidera par vote secret (en cas d'égalité le président a voix prépondérante).

Le jury a la possibilité d'interrompre la compétition suivant certaines conditions (vent, visibilité, etc...) (voir code sportif section 4 # 2.5.9.).

4 - DÉROULEMENT DU CONCOURS

4/1 - Liste des concurrents

Les concurrents sont inscrits sur la feuille n° 2 "liste des concurrents" (voir les formulaires), avec toutes les informations nécessaires :

- nom du concurrent
- numéro fédéral
- club et équipe (concurrents utilisant le même treuil)
- fréquence 1 et fréquence 2 si possible

Les concurrents possèdent dès lors un numéro qui les identifie.

4/2 - Identification des modèles (Compétitions nationales)

Avant le début de la compétition les modèles doivent être identifiés.

L'organisateur fournit pour cela à chaque concurrent un jeu d'étiquettes qui devront être apposées sur tous les éléments principaux et séparables du modèle (fuselage, ailes, empennages).

En outre, les modèles français doivent porter la lettre "FRA" d'une hauteur de 25 millimètres sur tous les éléments principaux du modèle.

4/3 - Groupes de vol

Le chef de piste détermine les groupes de vol en remplissant la feuille n° 3 "Résultat manche" (voir formulaires).

Les groupes de vol sont tirés au sort et doivent être reconstitués entre chaque manche.

Les groupes ne peuvent être établis que si tous les concurrents sont inscrits. Des concurrents supplémentaires ne peuvent être acceptés que s'il y a des groupes incomplets (la première politesse étant d'arriver à l'heure).

4/3/1 - Nombre de concurrents par groupe

Le règlement FAI introduit la notion de classement par groupe et spécifie un nombre minimum de quatre concurrents par groupe de distance et de six concurrents par groupe de durée.

En France, ces nombres ne sont pas réalistes dans les concours régionaux ou même nationaux. Un nombre de quatre concurrents par groupe de distance et de durée semble plus raisonnable.(ou de trois pour les concours régionaux)

Si le nombre de concurrents n'est pas divisible par quatre, un ou deux groupes de trois concurrents seront nécessaires.

4/3/2 - Nombre de groupes de vol

N : nombre de concurrents
C : nombre de concurrents par groupe précédemment déterminé
G : nombre de groupes de vol
 $G = N$ divisé par C, arrondi à la valeur supérieure

Exemple : $N = 25$ $C = 4$ $25/4 = 6,25$ $G = 7$
Dans cet exemple il y aura 7 groupes de 4 ou 3 concurrents.

G détermine également le nombre de concurrents qu'il est possible d'admettre sur la même fréquence.

Remarque : Il est souhaitable que les concurrents adoptent le principe suivant afin de diminuer les contraintes lors de l'établissement des groupes de vols :

même équipe = même fréquence
équipe différente = fréquence différente

4/3/3 - Méthode de tirage au sort

Voici une méthode qui appliquée à de nombreux cas a donné des résultats satisfaisants.

Après avoir déterminé le nombre de groupes (4/3/2),

1 - Préparer la feuille n° 6 en rayant les cases inutiles.

Le tirage peut s'effectuer à partir de jetons numérotés (style jetons de lotos), chaque concurrent ayant un numéro au vu de la feuille n° 2.

La feuille n° 6 doit être remplie colonne par colonne et non pas groupe par groupe afin d'éviter un nombre important de blocages lors du tirage au sort.

2 - Tirer un numéro

3 - Inscrire le concurrent dans la case "groupe 1 - cible/signal n° 1" (n°, nom, équipe, fréquence)

4 - Tirer un nouveau numéro

5 - Inscrire le concurrent dans la case "groupe 2 - cible/signal n° 1"

6 - Tirer un nouveau numéro et ainsi de suite jusqu'à la case "groupe 7 - cible/signal n° 1"

7 - Une fois la première colonne remplie, tirez un nouveau numéro et placez-le dans la case "groupe 1 - cible/signal n° 2" après avoir vérifié que les fréquences et les équipes sont compatibles. Si ce n'était pas le cas placez le numéro dans la case "groupe 2 - cible/signal n° 2", après les mêmes vérifications. (Le numéro suivant étant placé dans la case "groupe 1 - cible/signal n° 2")

8 - Continuez ainsi jusqu'à la case "groupe 7 - cible/signal n° 4". S'il y a un blocage, reprendre le dernier numéro tiré et vérifier qu'en intervertissant les numéros il y a compatibilité, sinon déplacer "l'avant avant" dernier numéro jusqu'à ce qu'il y ait compatibilité.

4/3/4 - Modification des groupes de vol

a. Introduction d'un nouveau concurrent

Un nouveau concurrent ne peut être introduit que dans un groupe incomplet, sinon un nouveau tirage au sort est nécessaire.

b. Concurrent bénéficiant d'un essai supplémentaire

Ce concurrent doit voler dans un groupe incomplet ou dans un groupe nouvellement formé.

Si cela n'est pas possible (fréquence, équipe), le pilote volera une fois de plus dans son groupe.

c. Concurrents forfaités

Dans une manche, entre deux épreuves, il peut être nécessaire de réorganiser les groupes suite au forfait de certains concurrents. Dans un premier temps, complétez les groupes incomplets, sinon un nouveau tirage au sort sera nécessaire.

4/3/6 - Briefing

Avant le début de la compétition, un briefing est toujours souhaitable, il est dirigé par le directeur de la compétition.

Son contenu général est le suivant :

- présentation de la zone de vol (zone de survol interdit...)
- définition du plan de sécurité en vitesse
- définition de l'aire où les lancements sont autorisés (cultures...) pour chaque épreuve.
- Règles pour éviter les croisements de câbles (les concurrents doivent rembobiner leur câble jusqu'à ce que le parachute atteigne une hauteur de 10 mètres.
- Règles de sécurité (fréquence...)
- Déroulement du concours : nombre de manches programmées, premières épreuve du concours...
- questions des concurrents.

4/4 - Le chef de piste

Les tâches du chef de piste en fonction des différentes épreuves sont détaillées dans les paragraphes suivants.

4/4/1 -Epreuve de vitesse

- Vérification que les commissaires techniques sont en place :
 - . deux commissaires techniques à la base A
 - . deux commissaires techniques à la base B
 - . un commissaire technique au plan de sécurité
- Vérification des signaux :
 - . signal 1 base A et B
 - . signal 2 base A et B
 - . signal 3 plan de sécurité
 - . signal chef de piste.

- Annonce le "temps de préparation" pour les 4 ou 5 premiers concurrents et déclenchement du chronomètre pour 5 minutes. (Cette annonce peut être faite avant que les commissaires techniques ne soient en place pour accélérer le déroulement du concours).

Après les cinq minutes de préparation :

- Annonce "début du temps de travail" pour le premier concurrent, signal "chef de piste" (ex. corne de brume) et déclenchement du chronomètre pour les quatre minutes de temps de travail.

- Annonce "temps de préparation" pour les 5 concurrents suivants.

- Annonce "fin du temps de travail" et signal "chef de piste" si le concurrent n'est pas parti ou est toujours en l'air à l'expiration des 4 minutes.

- Le temps de travail du concurrent suivant ne peut débuter que si le concurrent précédant est posé ou sur le point de se poser et si la zone de sécurité est dégagée.

- Le temps du vol est annoncé par le chef de piste aux concurrents, il est noté sur la feuille n° 3 "résultat de manche" (voir formulaires) par l'assistant au chef de piste ou le comptable.

- Annonce "début du temps de travail" concurrent N

- Annonce "temps de préparation" concurrent N+1, N+2, N+3, N+4, N+5

Remarque : De façon générale, le temps de travail débute lorsque les commissaires techniques sont prêts et non lorsque le concurrent est prêt.

4/4/2 - Epreuve de distance

- Annonce "temps de préparation" pour le premier groupe et déclenchement du chronomètre pour cinq minutes.

- Vérification que les commissaires techniques sont en place.

- Vérification des signaux.

- Vérification du ou des interphones avec la base B.

Après les cinq minutes de préparation :

- Présentation des modèles : A l'appel de son nom le concurrent doit présenter son modèle (les autres concurrents doivent baisser leurs modèles). Le commissaire technique la base B identifie le modèle au moyen de son signal, puis le commissaire technique à la base A fait de même.

- Annonce "début du temps de travail", "signal du chef" de piste et déclenchement du chronomètre pour sept minutes.

- Annonce "temps de préparation" pour le groupe suivant.

- Annonce "fin du temps de travail" et signal à l'expiration des sept minutes.

Remarque : l'annonce "fin du temps de travail" doit être faite quelques secondes avant la fin effective de ce temps pour permettre aux commissaires techniques de se préparer.

- Le résultat du vol est annoncé par le chef de piste aux concurrents, il est noté sur la feuille n° 3 "résultat de manche" (voir formulaires) par l'assistant au chef de piste ou le comptable.
- Le directeur de la compétition renseigne le chef de piste sur toutes les particularités, essais supplémentaires, croisement de câble ...
- Le temps de travail du groupe suivant ne peut débuter que si les concurrents du groupe précédent ont rendu leurs émetteurs à la régie.

4/4/3 - Epreuve de durée

- Annonce "temps de préparation" pour le premier groupe et déclenchement du chronomètre pour cinq minutes.
- Vérification que les commissaires techniques sont en place.
- Après les cinq minutes de préparation :
- Présentation des modèles : A l'appel de son nom le concurrent présente son modèle, le commissaire technique placé à côté de la cible identifie le modèle en levant un panneau de même couleur que la cible. Le concurrent identifie ainsi sa cible.
- Annonce "début du temps de travail", signal et déclenchement du chronomètre pour douze minutes.
- Annonce "temps de préparation" pour le groupe suivant.
- Idem épreuve de distance.

4/5 - Comptabilité

4/5/1 - Résultat de manche (feuille n° 3)

A - Epreuve de durée

Gp : Groupe de vol, permet de retrouver les concurrents classés dans le même groupe.

Durée : temps de vol effectué

Temps de vol effectué : 9'55

Points de vol calculés comme suit :

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.

Exemple : Temps de vol : 9'55 Points de vol = 595

 Temps de vol : 10'05 Points de vol = 595

Pts : Points d'atterrissage

Total : Points de durée + points d'atterrissage.

SCORE A :

SCORE A = 1000 x Total du concurrent / Total du vainqueur du groupe

B - Epreuve de distance

Gp : Groupe de vol (Idem durée).

Nb bases : Nombre de bases effectuées

SCORE B :

SCORE B = 1000 x Nb bases du concurrent / Nb Bases du vainqueur du groupe

C - Epreuve de vitesse

Temps : temps reporté en secondes et centième

SCORE C :

SCORE C = 1000 x Temps du vainqueur de l'épreuve / Temps du concurrent

D - TOTAL DE LA MANCHE :

Addition des SCORES A, B et C.

E - Clt : Classement du concurrent dans la manche. (Facultatif).

4/5/2 - Résultat des manches (feuille n° 4)

Les résultats de chaque manche sont reportés sur la feuille n° 4.

Un classement général partiel peut être effectué après chaque manche (facultatif).

4/5/3 - Classement général (feuille n° 5)

La feuille n° 5 permet à l'organisateur de présenter les résultats lors de la remise des prix.

La colonne "sélection" permet de savoir si le concurrent a réalisé les performances minimales pour obtenir une sélection pour les Championnats de France.

Les performances minimales sont :

Durée : 420 points (points de vol + points d'atterrissage)

Distance : 12 bases

Vitesse : 23 secondes

5 - DOSSIER FÉDÉRAL

Dans la semaine suivant le concours il faut :

- a) envoyer à la FFAM (108, rue Saint Maur 75011 Paris)
 - le procès verbal du concours.
 - la liste des concurrents (feuille n° 2 - nom, prénom, club, licences fédérale).
 - classement général (feuille n° 5).

- b) envoyer au secrétaire rapporteur de la catégorie
- le procès verbal du concours
 - la liste des concurrents (feuille n° 2 - nom, prénom, club, licences fédérale et PTT)
 - résultats par manche (feuille n° 3)
 - résultats des manches (feuille n° 4)
 - classement général (feuille n°5)

6 - COUPE DE FRANCE

La coupe de France a été créée en 1985, c'est une compétition qui permet aux meilleurs compétiteurs de la discipline de se rencontrer plusieurs fois par an. Seuls les concurrents classés en série internationale peuvent y participer.

Elle est calculée sur deux concours de sélection de l'année et sur les deux derniers championnats de France. Le score final est obtenu par l'addition des 3 meilleurs scores de ces 4 épreuves.

Elle permet de sélectionner l'équipe de France pour l'année suivante pour les championnats d'Europe ou du Monde.

Le vainqueur de la Coupe de France reçoit son trophée lors de l'assemblée générale de la FFAM.

7 - CHALLENGE ZEUS

Le Challenge ZEUS a été créé en 1985, il établit un classement national de tous les compétiteurs Français.

Il permet d'assurer un suivi de la discipline, notamment la vérification de la réalisation des "minima" pour accéder à la catégorie internationale et pour participer au championnat de France de cette catégorie.

Pour chaque compétiteur, le score final est obtenu par l'addition des 6 meilleurs scores. Le vainqueur du Challenge ZEUS reçoit son trophée lors de l'assemblée générale de la FFAM.