



A.M.C. REGLEMENT CONCOURS MOTO-PLANEUR ELECTRIQUE

Mise à Jour: 28/02/2017

1. DEFINITION TECHNIQUE

Objet de la formule

Faire concourir d'une manière simple pour les concurrents et les organisateurs, des moto-planeurs électriques radiocommandés. Le moteur est utilisé pour la mise en altitude une seule fois par vol.

Selon le nombre de concurrents et les conditions météo, deux catégories peuvent être proposées : STANDARD et OPEN (pour les grands planeurs).

Caractéristiques des planeurs

Standard	Surface totale (ailes et stabs)		maxi 100dm ²
	Envergure		maxi : 4m
	Charge	maximum	75gr/dm ²
	Poids	maximum	5kg
	Moteur électrique		
Open	Surface et envergure	: livres	
	Charge maximum	:	75gr/dm ²
	Poids maximum	:	8kg
	Moteur électrique	:	

Pour toutes catégories : nombre de voies libre

Le concurrent devra être en possession de sa licence fédérale (FFAM) à jour. Il devra piloter lui-même son planeur durant toute la durée de l'épreuve et restera à proximité du ou des chronomètreur(s) attitré(s). Le concurrent pourra, s'il le désire, participer au concours avec un modèle en catégorie STANDARD et avec un autre en catégorie OPEN. Chaque concurrent pourra, sur décision du Directeur de la compétition, présenter un second planeur en cas de casse grave du premier pendant le déroulement du concours.

Les catégories STANDARD et OPEN donneront lieu à un classement séparé.

2. REGLEMENTATION TECHNIQUE ET SPORTIVE

Définition de la formule

Compétition au cours de laquelle chaque concurrent en présence fait exécuter au modèle qu'il pilote, 4 vols obligatoires, de durée imposée : 6 mn, 12 mn, 18 mn, 24 mn, plus un vol de rattrapage. Ce dernier vol, de durée choisie par le pilote au moment du départ, ne pourra être effectué qu'après avoir terminé les 4 vols imposés. Pour le vol de rattrapage, le meilleur temps sera retenu.

L'un des 4 vols doit obligatoirement être effectué avant 12 heures

Modalité de départ

Chaque concurrent choisit l'heure de départ de chacun de ses vols, en fonction de son appréciation personnelle et des conditions aérologiques du moment. Il indiquera également la durée choisie de son vol (6, 12, 18 ou 24 minutes). Cependant, deux vols consécutifs ne pourront avoir lieu. Après chaque vol, l'émetteur et la feuille de vol seront remis à la régie.

La priorité sera donnée pour les départs, en cas de fréquences identiques, en fonction de l'ordre d'inscription au concours

Organisation des départs

Lorsque le concurrent décide de faire un vol :

- il vérifie que sa fréquence radio est libre, dépose son carton de fréquence à la régie,
- il demande sa fiche de vol et un (ou deux) chronomètreur(s) disponible(s),
- il a 3 mn pour se préparer et lancer son modèle lui-même (ou par un aide),
- **il indique au chronomètreur la commande de contrôle du moteur (arrêt / marche),**
- il dispose, dès le lâché main du modèle, d'un temps moteur de 30 sec. maxi (*),
- Il dispose, à l'arrêt du moteur, de 30 secondes pour préciser à son chronomètreur le temps de vol choisi (6, 12, 18 ou 24 mn),
- **le chronométrage de la durée de vol démarre aussitôt le temps de vol annoncé.**

(*) Ce temps moteur de 30 secondes peut être modifié par le Directeur de la compétition, selon la météorologie du jour, mais ne peut être inférieur à 20 secondes et supérieur à 45 secondes. Passé le temps moteur imposé, **si le moteur continue à fonctionner, une pénalité de 5 points par seconde supplémentaire sera retenue sur le temps total du vol.**

Faux départs

Sont considérés comme faux départs les cas de figure suivants :

- le modèle n'a pas pris le départ avant l'expiration du délai de 3 mn de préparation
- la durée de vol, à partir du lâché main est inférieure à 30 secondes.

Il est toléré 3 faux départs au concurrent sur l'ensemble des épreuves du concours.

Horaires des épreuves

L'horaire est ainsi fixé : 09h00- 12h00 et 13h30- 18h00

A 12 heures précises, tous les chronométreurs arrêtent leurs chronomètres, même si un concurrent effectue son vol à ce moment-là (charge à lui de prévoir la fin de son vol avant 12 heures). L'heure de la reprise des vols sera donnée par le Directeur de la compétition.

3. NOTATION

Atterrissages

Le modèle devra se poser correctement à l'intérieur d'une cible rectangulaire large de 20 mètres et longue de 40 mètres orientée face au vent.

Cette cible est divisée en 3 parties dans le sens de la longueur :

- Une bande centrale large de 4 mètres
- Deux bandes latérales larges chacune de 8 mètres.
- Un cône d'entrée dans la cible est matérialisé afin de déterminer la qualité de l'atterrissage.

Aucun point (0) si :

- Atterrissage en dehors de la cible
- Le planeur s'immobilise sur le dos
- Le planeur est délibérément « planté » dans la cible
- Le planeur a perdu un élément
- Manquement à la sécurité (voir Directeur du concours)

Mesure du point d'atterrissage

La position du nez de l'appareil dans la cible sera prise en compte pour le calcul des points de bonification.

Le chronométrage du **temps de vol s'arrête à l'immobilisation totale du planeur.**

Temps de vol

Par seconde de vol officiel

1 point

Soit:

Vol de 6 minutes (vol imposé)	360	points
Vol de 12 minutes (vol imposé)	720	points
Vol de 18 minutes (vol imposé)	1 080	points
Vol de 24 minutes (vol imposé)	1 440	points

Cumul maxi pour les 4 temps de vol

3600 points

Dépassement du temps de vol prévu

moins 1 points par sec.

Dépassement du temps moteur

moins 5 point par sec.

Atterrissage dans la bande centrale de la cible :

40 Points de bonus

Atterrissage dans une bande latérale de la cible :

20 points de bonus

Qualité d'approche

Le planeur a attaqué la cible ailes « à plat » par le cône d'entrée

20 points de bonus

Vols nuls

Les cas suivants entraînent une marque de « Zéro points » pour l'ensemble du vol concerné (durée de vol, approche, atterrissage) :

- **atterrissage de l'appareil est à plus de 100 m de la cible ;**
- **manquement grave aux règles de sécurité.** sur décision du directeur de concours.

Chronométrage

Un nombre suffisant de chronométreurs sera mis en place, en fonction du nombre de concurrents inscrits.

Un juge arbitre surveillera le bon déroulement de la compétition. Toutes réclamations lui seront adressées directement. Les décisions seront prises en accord avec le Directeur de la compétition, avec éventuellement, briefing général.

4. SECURITE

Pendant toute la durée du vol, le pilote devra se tenir en deçà de la piste, dans la zone pilote définie (voir plans au verso). A basse altitude (moins de 50 mètres), le planeur devra se trouver dans la zone de vol définie sur le plan. Pour les phases d'approche et d'atterrissage, le pilote pourra éventuellement traverser la piste, avec l'accord du chef de piste, pour se rendre à l'extrémité de sortie de la cible et **dégager la piste le plus rapidement possible après l'atterrissage. En aucun cas, sa présence ne devra gêner les autres concurrents.**

En cas de non respect de ces règles, les points de bonus d'atterrissage pourront être annulés par le directeur de la compétition, la sanction prise pouvant aller jusqu'à une décision de vol nul.