



## 24A. PLANEURS VOL DE PENTE

-o00o-

### 24A.1 – AÉROMODÈLES AUTORISÉS :

#### 24A.1.1 – Planeurs radiocommandés :

Tous les planeurs peuvent participer sans limitation de dimensions, de surface, de masse ou de charge (les modèles sont indifféremment équipés en «2 axes» ou en «3 axes»).

#### 24A.1.2 – Moto-planeurs électriques radiocommandés :

Tous les moto-planeurs électriques peuvent participer sans limitation de dimensions, de surface, de masse ou de charge (les modèles sont indifféremment équipés en «2 axes» ou en «3 axes»).

L'accumulateur de propulsion est composé d'un maximum de sept éléments « NiCad » ou « NiMh » ou d'un ensemble 3S « Lipo » (11.1V).

L'utilisation du moteur est strictement limité au lancé du modèle pendant 10 secondes. Toute mise en route ultérieure du moteur entraîne la note 0.

#### 24A.1.2 – Nombre d'appareils :

Chaque participant peut disposer de deux modèles en état de vol (dans ce cas, les deux appareils doivent fonctionner sur la même fréquence).

Un modèle ne peut être utilisé que par un seul pilote. Seuls les pilotes Juniors qui ont cassé leur(s) modèle(s) aux premiers vols pourront solliciter une dérogation auprès du Jury pour les vols suivants.

### 24A.2 – JURY :

Le jury est composé de :

- Un responsable technique : Enchaînement des vols et sécurité.
- Un responsable régie des émetteurs (s'il y a régie).
- Un juge chronométrateur et un assistant (mesure de la précision d'atterrissage) : Chronométrage des vols, chronométrage du temps moteur des moto-planeurs, qualité et précision d'atterrissage.
- 2 chronométrateurs de pylônes
- Les membres présents de la CNS SAM-CLAP.
- Chaque club participant doit présenter au moins un chronométrateur de pylône expérimenté, et âgé de 16 ans au minimum.
- Un membre du Jury peut participer aux épreuves dans la mesure où il peut être remplacé dans sa fonction pendant son tour de vol.

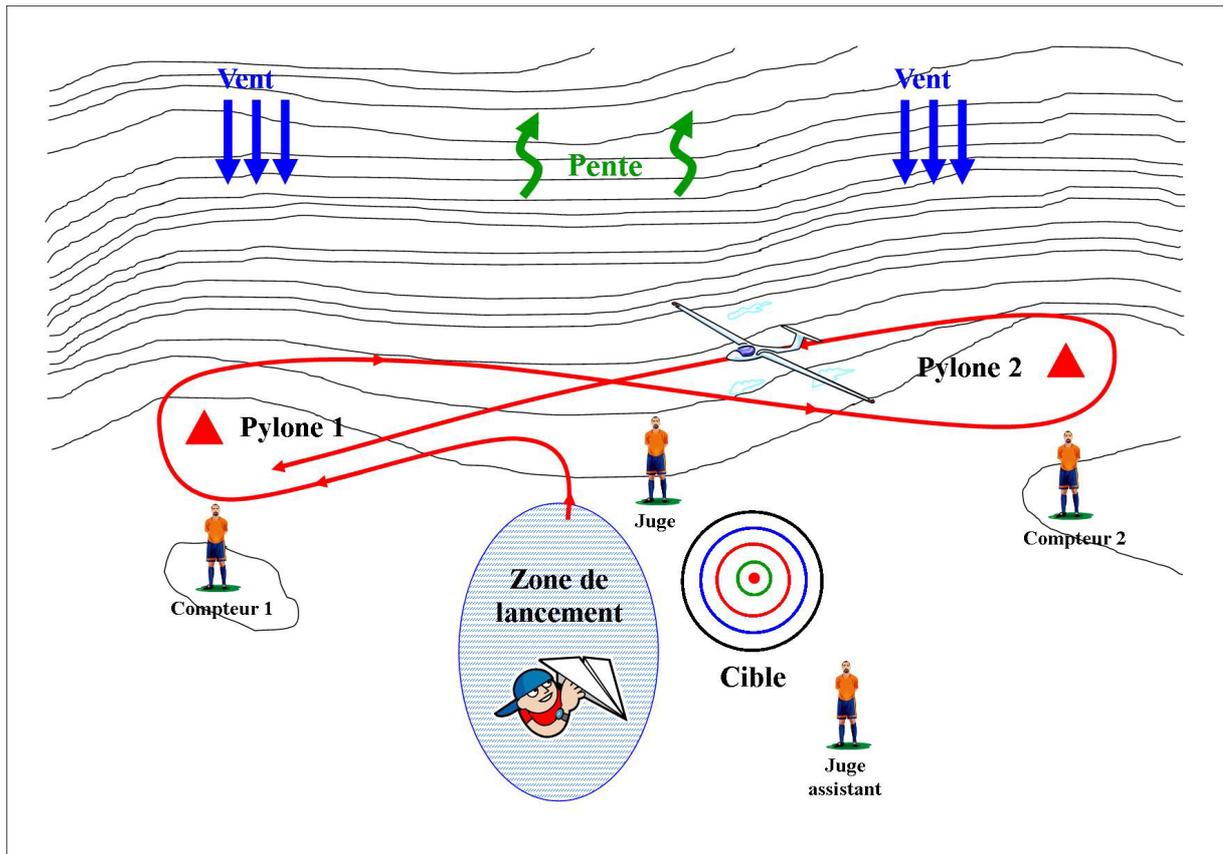
### 24A.3 – MOYENS DE LANCEMENT :

Le lancement est effectué à la main, au sandow, à la catapulte ou au moteur électrique (pour les moto-planeurs). Le pilote doit apporter son matériel de lancement.

Les participants devront posséder (ou se faire prêter) leur propre alimentation, ainsi que leur chargeur. Il ne sera pas prévu sur le terrain d'alimentation 220V ou 12V.

### 24A.4 – ORGANISATION DES DÉPARTS :

L'ordre des départs est effectué par tirage au sort. Quand tous les concurrents ont effectué leur temps de vol, il est procédé au départ d'une deuxième manche. Trois manches sont nécessaires pour valider l'épreuve.

**24A.5 – DÉROULEMENT DES VOLS :**

Au signal donné par le Jury, le pilote dispose d'un temps de préparation de 1 minute (prise en charge de la fréquence radio, vérification du fonctionnement de la radio, des gouvernes, etc.). A l'expiration de ce temps de préparation, chaque pilote dispose d'un créneau d'évolution de 5 minutes dont le début et la fin lui sont signalés par le Jury. Il doit dans cet intervalle de temps effectuer un vol de 3 minutes précises.

Chaque créneau d'évolution de 5 minutes est immédiatement suivi d'une période de préparation pour le pilote suivant. Le signal annonçant la fin du temps d'évolution indique également le début du temps de préparation qui suit.

Les différentes durées (temps de préparation, temps de vol, temps d'évolution) peuvent être modifiées par le Jury suivant les conditions météo.

Le candidat lance son modèle « dans la pente », pour une prise de hauteur, puis lui fait rejoindre le pylône sur sa gauche et le contourner en faisant des « 8 » à 90° de la pente, en direction du 2<sup>ème</sup> pylône, qu'il contournera pour repasser le 1<sup>er</sup> et ainsi de suite. Proche de l'expiration de son temps de vol, il devra procéder à un atterrissage de précision face à la pente entre les pylônes. (Voir schéma.).

Pendant le temps d'évolution, chaque pilote doit effectuer un temps de vol de 3 minutes précises.

L'écartement entre les 2 pylônes doit être de 50 m.

**24A.6 – AIRE D'ATTERRISSAGE :**

L'aire d'atterrissage est définie par un cercle de 20 m de rayon dont le centre est le point cible d'atterrissage. Après l'arrêt complet du planeur, un assistant du juge mesure la distance comprise entre le nez du planeur et le centre de l'aire d'atterrissage.

**24A.7 – VOLS :****24A.7.1 – Nombre de vols :**

Chaque participant doit effectuer trois vols dans la mesure où les circonstances le permettent (conditions météo, nombre de participants engagés, etc.).

**24A.7.2 – Annulation d'un vol :**

Un vol est annulé (note = 0) lorsque :

- le pilotage est effectué, même pendant un temps très court, par toute personne autre que le pilote-concurrent lui-même.
- le planeur a déjà été utilisé par un autre participant au cours de la même épreuve (sauf dérogation accordée au paragraphe 24.1.3).
- le pilote ne se présente pas sur la piste de départ pendant le temps de préparation alors qu'il a été appelé pour effectuer son vol.

**24A.8 – CHRONOMÉTRAGE :**

Le chronométrage des temps de préparation et d'évolution est effectué par le juge ou son assistant qui signale le début et la fin de chaque période.

Le chronométrage des temps de vol (et de moteur si utilisé) est assuré par le chronométreur. Un double chronométrage peut éventuellement être effectué pour pallier à une défaillance du chronomètre officiel.

**24A.9 – NOTATION :****24A.9.1 – Durée et nombre de passages :**

20 points sont accordés pour chaque passage de pylône. Un point est déduit pour chaque seconde entière de dépassement avant ou après du temps maxi de 3 minutes.

**24A.9.2 – Précision d'atterrissage :**

Des points supplémentaires sont accordés pour la précision d'atterrissage en fonction de la distance séparant le nez de l'appareil et le centre de l'aire d'atterrissage, selon le barème suivant :

➤ de 0 à 0,50 m .....	40
➤ de 0,50 à 1 m .....	38
➤ de 1 à 2 m .....	36
➤ de 2 à 3 m .....	34
➤ de 3 à 4 m .....	32
➤ de 4 à 5 m .....	30
➤ de 5 à 6 m .....	28
➤ de 6 à 7 m .....	26
➤ de 7 à 8 m .....	24
➤ de 8 à 9 m .....	22
➤ de 9 à 10 m .....	20
➤ de 10 à 11 m .....	18
➤ de 11 à 12 m .....	16
➤ de 12 à 13 m .....	14
➤ de 13 à 14 m .....	12
➤ de 14 à 15 m .....	10
➤ de 15 à 16 m .....	08
➤ de 16 à 17 m .....	06
➤ de 17 à 18 m .....	04
➤ de 18 à 19 m .....	02
➤ au delà de 19 m ....	00

Lorsque la distance est un nombre entier de mètres, on prend la note la plus favorable pour le participant.

**24A.9.3 – Bonus d'atterrissage :**

Le participant qui réalise un atterrissage «normal» marque 20 points supplémentaires, à condition toutefois que le planeur s'immobilise sur l'aire d'atterrissage (cercle de 20 mètres de rayon). Ne sera pas considéré comme «normal» tout atterrissage au cours duquel :

- l'appareil est délibérément «planté» sur l'aire d'atterrissage,
- l'appareil passe sur le dos,
- l'appareil a un (ou plusieurs) de ses éléments constitutifs cassé(s) lors du contact avec le sol,
- une extrémité de l'appareil (nez de fuselage, queue, saumon) entre la première en contact brutal avec le sol sous un angle d'incidence important.

**24A.9.4 – Pénalités :**

Aucun point de précision ou de bonus d'atterrissage ne sera accordé si l'appareil est encore en vol à l'expiration du temps d'évolution de 5 minutes.

Une pénalisation supplémentaire de 100 points est appliquée lorsque l'appareil est encore en vol 2 minutes après la fin du temps d'évolution de 3 minutes.

Si l'appareil heurte une (ou plusieurs) personne(s) dans l'aire d'atterrissage, les points de précision et le bonus d'atterrissage sont annulés. Les seules personnes habilitées à se trouver dans l'aire d'atterrissage sont :

- le pilote,
- un aide.
- le(s) chronométréur(s),
- éventuellement un autre membre du Jury.

Toutes les personnes présentes sur l'aire d'atterrissage doivent être titulaires d'une licence UFOLEP en cours de validité.

**24A.10 – CLASSEMENT :****24A.10.1 – Classement individuel :**

Le classement individuel est établi par catégorie d'âge (Jeunes, Adultes) en tenant compte du total des deux meilleurs vols réalisés.

Lorsque deux pilotes se trouvent à égalité de points, ils sont départagés en tenant compte du troisième vol. Si celui-ci n'a pas été organisé, il est tenu compte du total des points d'atterrissage.

Les participants non-licenciés UFOLEP n'apparaîtront pas dans le palmarès UFOLEP.

Si le critérium a lieu en Lorraine, le « Jeune » et l' « Adulte » classés premiers dans la catégorie Planeur Radiocommandé remportent le Challenge Albert Desroches.

**24A.10.2 – Classement par clubs :**

Les clubs ne présentant pas de pilotes dans la catégorie « Jeune » ne peuvent pas figurer dans le classement par clubs.

Dans chacune des deux catégories d'appareils, le classement par clubs est établi, à partir du classement individuel, en additionnant les points du meilleur « Jeune » avec ceux du meilleur « Adulte » (ou du second « Jeune » si son score est plus favorable).

Si le critérium a lieu en Lorraine, le club classé premier dans la catégorie Planeurs Radiocommandés remporte le Challenge Albert Desroches.

**24A.11 – SÉCURITÉ :**

Pour des raisons de sécurité évidentes, la charge des accus « LiPo » devra être assurée par un chargeur adapté, muni d'un équilibreur de charge et dans un sac de charge étudié pour protéger des risques d'explosion et d'incendie. L'utilisation de ce type d'accus devra être signalée avant le début des épreuves au commissaire de course ainsi qu'aux récupérateurs lorsque ceux-ci devront intervenir.