

EDITORIAL

Avenir & Devenir



Au vu de la difficulté à organiser des rassemblements, de nombreuses questions se posent. Notre fédération fédère-t-elle encore ?

Au mieux, chacun « organise » dans son petit coin, d'autres, consommateurs de licence/assurance, se contentent de leur train-train dominical ou hebdomadaire et restent entre eux; mais se rassembler non point. Et pourtant du rassemblement, va naître l'échange, la convivialité la communication et le partage dans la rencontre des autres. La compétition n'étant pas une finalité, mais un motif.

Sommes-nous fait pour vivre sur une île déserte ? Je n'ose le croire. Sans vouloir faire revivre les « vieux » souvenirs que certains ne manqueront pas d'évoquer ; les temps ont changé... mais nous rencontrer, même si cela coûte, (un peu) doit nous motiver. Notre « population » clapiste prend de l'âge, la jeunesse se cherche, elle « butine », elle a trop de loisirs à disposition : les jeux électroniques, l'audio visuel, l'indispensable téléphonie qui génère une communication virtuelle; les « travaux manuels » ne font plus recette.... Et qu'en sera-t-il dans 10 ans ? Il nous faut nous mobiliser et réagir, tant que le temps nous l'autorise !

Guy AILLAUD

Sommaire :

- Editorial - Calendrier (P1)
- Le Critérium National Naval (P2 et P3)
- Rencontres au Mondial du Modélisme (P4)
- Le vol de pente pour s'initier au pilotage (P4)
- La Coupe VCC de Bernes (P5)
- Journée cerf-volant à Berck (P5)
- 150 enfants découvrent le modélisme (P6)
- Les publications SAM-CLAP (P6)
- Le vol en immersion et la réglementation (P7)
- Le Critérium National Aérien (P8 et P9)
- Quelques règles de sécurité en aéro (P9)
- Résultats du Critérium Naval (P10)
- Résultats du Critérium Aéro (P10)
- Réglementation des circuits Voiture TT (P11)
- Législation et aéromodélisme (P12)
- Bulletin d'abonnement (P12)

Les rencontres SAM-CLAP à venir :

- 14 et 15 juillet : stage de pilotage à Sougères en Puisaye (89520)
- 18 et 19 août : Régional Roulant : la RCX CUP à Vers (74)
- Samedi 25 août : Régates Voile RC du Challenge Voile à Semblançay (37360)
- Dimanche 23 septembre : Challenge Voile RC à Giffaumont (55)
- Dimanche 14 octobre : Challenge Voile RC à Brimeux (62170)
- Dimanche 11 novembre : Vol Indoor du club de Bulgnéville à Contrexeville (88)

Participez à la Lettre de Sam !

La Lettre de SAM est aussi VOTRE bulletin d'information. Nous attendons donc vos contributions, de quelque sorte qu'elles soient : articles de fond, infos activités, clubs ou régions, fiches techniques, calendriers, manifestations, petites annonces, constructions, etc.

Envoyez les à :

Didier JACQUELIN - 6, place Fontaine Marant - 88140 Bulgnéville (djacquelin@orange.fr) tél : 06 89 88 51 43

Georges ROCHE - 5, rue Saint Hilaire 31000 TOULOUSE (roche.georges@free.fr) tél : 06 08 17 72 61

Directeur de la publication : Philippe MACHU

Responsable de la rédaction : Didier JACQUELIN

Réalisation et mise en page: Georges ROCHE

Diffusion : Jean-Paul THEBAULT

Pour tout contact : Benoît GALLET - UFOLEP 3 rue Récamier 75341 PARIS Cedex 07 - tél : 01 43 58 97 71

Ont participé à ce numéro : G.AILLAUD - D. JACQUELIN - G. ROCHE - J.P.THEBAULT - Y.AUBRY - Y.LEBRIGAN - J.DEFRANCE - A.GAROT.

Consulter le site du SAM-CLAP à l'UFOLEP : <http://samclap.free.fr/>

Trouver les coordonnées de votre délégation UFOLEP : <http://www.ufolep.org/>

Les plans du SAM-CLAP sont rassemblés sur le site du CLAP 54, allez les télécharger sur : <http://clap54.free.fr/>

LE CRITÉRIUM NATIONAL UFOLEP DE MODÉLISME NAVAL

(lisez le reportage complet de cet évènement dans MRB 585 d'août 2012)

L'édition 2012 du Critérium National Naval UFOLEP SAM-CLAP s'est déroulée le week-end de la Pentecôte sur le Lac de Saint Pardoux, sur le site de Chabannes (87), un plan d'eau exceptionnel situé à une vingtaine de kilomètres de Limoges.

L'un des intérêts premiers de ce choix de lieu aura été sa situation au centre de la France, l'autre attrait étant le professionnalisme de l'équipe organisatrice.

Il faut dire que les modélistes venus des quatre coins de la France ont été superbement accueillis, autant par le club de Limoges que par la structure d'hébergement du Lac de Saint Pardoux (gérée par l'EPIC établissement public à caractère commercial) et par le Club de Voile FFV-UFOLEP qui mit ses équipements à disposition de l'organisation.

Jacques Gendreu et Jean-Paul Tricoire, secondés par les membres de leur club, ont tout fait pour que cette manifestation soit une réussite. Ce fut vraiment le cas : chaque activité représentée au critérium aura bénéficié de « *petits plus* » inhabituels pour les participants. Pour n'en citer que deux, nous mentionnerons le port aménagé pour l'évolution des parcours maquette et la « tente » équipée pour l'activité Pop-Pop...

Une navigation de nuit, avec ses îles, son port, ses bouées et son chenal bien éclairés, donnant un bel effet avec les bateaux, eux même éclairés. Cet instant commentée par Jean-Paul Tricoire, aura été le point d'orgue de ce week-end magique ! Spectacle bien apprécié par les promeneurs très curieux et avides de questions.

Le critérium national naval UFOLEP, qui est avant tout un lieu d'échange, d'entraide et de conseils entre modélistes, comprend, en compétition, six catégories :

- Le parcours maquettes
- Les racers électriques
- La voile radiocommandée
- La voile libre
- La ligne droite
- Le Pop-Pop.



Les maquettes :

Plusieurs dizaines de maquettes auront été présentées aux juges statiques, avant d'effectuer, un à trois parcours au milieu d'un diorama d'îles, d'un port, d'un phare et de bouées. Il s'agissait de suivre le parcours réglementaire comprenant diverses difficultés à la manœuvre, tout en respectant l'allure et de la ligne d'eau; tout en luttant contre la forte houle à certaines heures de la journée.

Cette année ce fut l'occasion d'admirer le fameux chalutier de pêche

artisanale "**GALAXIE**" du Modèle Bateau Limoges. Cette splendide maquette habituellement construite à l'échelle 1/15^{ème} a été agrandie au 1/10^{ème} par Jacky Vauzelle d'après le plan de J.C. Chazarain paru dans MRB n°239.

Ce chalutier aura été la dernière unité en bois construite de manière traditionnelle par les chantiers Bénéteau à St Gilles Croix de Vie (85), rebaptisé LA MADOREE, il fut désarmé et détruit en 1996. Jacky Vauzelle aura mis quatre ans pour construire ce modèle, hors normes, de 1,35m de long. Bien sûr, de nombreux accessoires sont fonctionnels, le tout étant alimenté par une batterie de voiture, ce qui justifie les 49 kg de la maquette. Ce modèle fut une des réalisations présentées lors de la navigation de nuit.

Jacky Vauzelle aura eu, également, le plaisir de monter sur la première marche du podium en maquettes adultes et chez les jeunes, cette joie revenait à Morgan Baëy (62).

Les racers électriques :

Les pratiquants de racers sont très actifs à l'UFOLEP, ils concourent selon trois catégories :

- Les racers Eco de moins de 65 cm avec moteur brushed aux charbons non apparents.
- Les racers Eco BL de moins de 65 cm avec moteur brushless et des accus de moins de 100 g.
- La catégorie racer Libre où tout est permis sauf la possibilité d'avoir une hélice en métal.

Sébastien Ténaglia, du club de Beaurains (62), a dominé cette catégorie avec son « *Génésis* », il faut dire que cet habitué des compétitions tant en UFOLEP qu'en FFMN monte souvent sur le podium...

La voile radiocommandée :

Devenue catégorie reine à l'UFOLEP Sam-CLAP, 2012 aura battu tous les records de participation, preuve que les voiliers 1 mètre ont « le vent en poupe » dans nos clubs. Pas moins de 42 compétiteurs ont participé aux régates de ce week-end. Les jeunes (Moussaillons) sont prometteurs. Le vent, pas toujours de la partie, a permis à Etienne Marsal de la Maison de la Culture de Mondelange (57) de monter sur le podium. En adultes (Loups de Mer), c'est Patrice Maugein du Plein Air Loisir Limousin (87) qui s'est distingué.

Le Challenge Voile RC terminait la saison avec ce championnat, Pascal Grün du Centre Laïque d'Education Populaire de Talange (57) est reparti avec le trophée « Moussaillon », sous les applaudissements d'un public venu nombreux assister aux différentes manches, ce lundi de Pentecôte. Quand à Jean-Paul Tricoire du club de Limoges, il pourra mettre le trophée « Loup de Mer » sur sa cheminée... Profitons-en pour signaler que la prochaine régate comptant pour le Challenge Voile RC 2012-2013, aura également lieu à Saint Pardoux, le 17 juin prochain.

La voile libre :

C'est une épreuve rassemblant essentiellement les très jeunes modélistes, le principe en est simple : au signal les catamarans ou monocoques bien réglés comme le Nautin ou le Clapotis, sont lâchés et le premier qui touche la ligne d'eau située à 50 mètres remporte la manche.

Christian Dave, juge et organisateur des manches, a toujours su faire preuve de pédagogie et d'enthousiasme auprès des jeunes compétiteurs. Thomas Aversa (05) remporta l'épreuve à l'issue des 6 régates de ce week-end. Chez les adultes, c'est Dominique Konczak (62) qui remporte la médaille d'or.

La ligne droite :

Un bassin aménagé dans le grand bac à sable du centre aura permis l'organisation sans faille des épreuves de ligne droite électrique. Les concurrents de cette catégorie d'initiation au modélisme naval (beaucoup de jeunes secondés par des anciens) ont des bateaux équipés de petits moteurs



Non content d'être un très bon compétiteur, Sébastien sait aussi « coacher » les jeunes...

commandés par un interrupteur. Le but de l'épreuve est de viser la rive opposée et, selon la précision de la trajectoire, on atteint le centre de la cible. On comprendra que la réussite est surtout liée à la réalisation de la coque.

En catégorie jeune, Mathis Boisson vainqueur de l'épreuve, est originaire du club de Chorges dans les Hautes Alpes, son club effectuant le déplacement chaque année. Ce succès est le fait des anciens qui encadrent, au mieux, leurs très jeunes compétiteurs. En adulte le seul Breton présent, Jean-Pierre Cayet s'est distingué avec un sans faute.

Les Pop-Pop :

Le public nombreux a souvent envahi le barnum réservé aux bateaux Pop-Pop. Il faut dire que les organisateurs avaient particulièrement soigné ce lieu d'évolution de petits bateaux aux moteurs pétaradant selon le rythme des bulles d'eau chauffées avec des pastilles de méthanol. Un bassin d'essais à l'extérieur permettait le réglage, deux gouttières de 4 mètres servaient de bassins pour les parcours chronométrés. Les modèles les plus performants sont équipés de « moustaches » canalisant les parcours. Plusieurs catégories se sont retrouvées : les modèles du commerce, ceux modifiés par les participants et les réalisations personnelles comme le moteur à paille de Jean-Paul Thebault.

Le spécialiste de l'activité, Jean-Claude Rey, a plus fait preuve de pédagogie explicative que d'organisation de compétitions, en effet nombreux ont été ceux qui voulaient savoir comment cela fonctionne. Les plus jeunes comme Marion ont préféré découvrir et jouer plutôt que concourir. Le club de Chorges (05) s'est distingué dans cette discipline avec Pierre Melin (1^{er}), Jimmy Ceresa (2^{ème}) et Simon Mailhe (3^{ème}).

On le voit, ce Critérium Naval UFOLEP fera date. Il y a longtemps que le Sam-Clap n'avait pas eu un tel succès. On ne peut que féliciter tous ceux qui ont œuvré à cette organisation.

A l'issue de la démonstration nocturne, Jean-Paul Tricoire, très ému par l'accueil du public, nous faisait confiance de son souhait : faire de Saint Pardoux le Centre National du Modélisme Naval au sein de l'UFOLEP.

Dans ses rêves les plus fous, il voit la création d'un Centre de ressources, de formation d'animateurs, l'organisation de classes et de séjours dédiés au



Marion teste son Pop-Pop

modélisme et même l'ouverture d'un musée du Modélisme Naval.

Comme l'a dit Guy AILLAUD (responsable du modélisme à l'UFOLEP) en clôture de cette nocturne : « Espérons que les pouvoirs publics entendront ce passionné, il est temps de réaliser que le modélisme ne survivra qu'avec de tels projets ».



Robert Granseigne et Jean-Paul Tricoire échantent sur leurs projets

Un petit tour au Mondial du Modélisme.

Le Mondial du Modélisme (Porte de Versailles 14/17 juin 2012) n'est plus ce qu'il était ! Celui qui circule dans les allées entendra souvent cette rengaine.

C'est vrai que le nombre d'exposants diminue d'année en année, les grandes marques ne sont plus présentes et ce salon n'est plus l'endroit où l'on découvrirait les nouveautés à venir, les jeux de société ont déserté le lieu... Les stands sont chers et beaucoup d'exposants hésitent à se déplacer pour 4 jours.

Les commerçants sont essentiellement des boutiques présentes sur internet qui trouvent là le moyen de rencontrer leurs clients. Chaque année des enseignes nouvelles viennent remplacer ceux qui ont disparu et 98% du matériel vient de Chine...

Heureusement le bassin animé par les clubs de modélisme naval d'Ile-de-France est toujours là comme l'aire d'évolution des hélicos et des indoors entre les filets ou la piste voiture gérée par la FFVRC. Quand au coin réservé au modélisme ferroviaire il s'est largement étendu.

Mais ce fut pour nous l'occasion d'aller retrouver des copains toujours aussi passionnés et d'échanger avec eux sur l'évolution du modélisme en France.



Le clou des évolutions nautiques est sans conteste le Titanic du Massy Modèles Club : la maquette mesure 5,4 m et pèse 350 kg, elle a nécessité plus de 10 ans de travail !

Cette manifestation aura été pour nous l'occasion de rencontrer Fabien Madore de « *fpv4 ever.com* » qui distribue du matériel pour le vol en immersion aux normes françaises (émetteur vidéo de 25 Mw en 5,8 Ghz), il nous invite à venir le retrouver à la rencontre annuelle FPV de l'Aigle (61) pour faire le point sur la discipline.

Quand à Jean-Patrick Caillaud, Vice Président de la FFVRC, il nous attendait sur le stand de sa fédération pour aborder d'une manière non officielle les relations UFOLEP-FFVRC. L'accueil des modélistes des deux fédérations dans les rencontres voitures TT électrique a retenu particulièrement son attention, pour lui cela ne peut que bien se passer, toutefois il serait souhaitable que la rédaction d'une convention allant dans ce sens voie prochainement le jour.

Mais le moment le plus sympathique fut l'accueil de Joël Jeanlys Président de l'association **Kannot Guadeloupe** (affiliée à la FMN et à l'UFOLEP) qui nous a donné rendez-vous chez lui pour l'organisation du prochain championnat de modélisme naval de Guadeloupe.

Allez, on ne regrettera pas d'avoir fait le déplacement ! ■

Le Vol de Pente

serait-il le meilleur moyen d'initier les pilotes débutants ?

Au SAM-CLAP, deux clubs pratiquent plus particulièrement le vol de pente tout simplement parce que leurs locaux sont situés à proximité de pentes bien orientées.



Le club de Saint Juvin (le C.A.A.L.) possède un superbe terrain avion, mais comme le dit André Garot, son président, il a aussi la chance d'avoir une belle pente bien orientée située à 1km. Pour André c'est une chance pour initier les jeunes au pilotage de planeurs ou de moto-planeurs. En effet lorsque le vent est soutenu et non violent, la portance de cette pente est très satisfaisante. Les modèles vont pouvoir évoluer lentement et longtemps. Il suffit d'apprendre aux jeunes pilotes à lancer

correctement leur modèle, pas trop fort, en visant les prés situés 50 mètres plus bas... Au début ils vont piloter en essayant de faire des allers-retours parallèles à la crête du pré de départ, puis peu à peu quelques figures vont être possibles, c'est le moment de lâcher nos jeunes... Le moto planeur deux axes est aussi bien pratique, il permet de reprendre de la hauteur en cas de perte d'altitude. Sur cette pente, les modèles évoluent facilement à 100 mètres.

Faisons un saut de 150 km sur la carte vers le nord-ouest et nous nous retrouverons à Sombre dans le Pas-de-Calais. Là c'est le domaine de vol de Pierre Dubois qui évolue sur sa pente privée. Pierre y organise des stages « vol de pente », et pour lui, c'est une excellente école de pilotage.



Un ou deux vols en double commande sont justes nécessaires pour pouvoir lâcher les nouveaux pratiquants, même s'ils n'ont jamais touché une radio. Puis avec un simple planeur deux axes (comme le POLY 5, un deux axes de début tout en Dépron dont le plan et la notice sont disponibles sur <http://clap54.free.fr>), le pilotage s'apprend vite,

le modèle grimpe à une altitude raisonnable et le débutant peu évoluer en sécurité.

Bien sur la présence du moniteur est indispensable et rassurante pour l'élève qui doit bien assimiler les règles de base comme éviter le décrochage ou bien ne pas dépasser la zone de portance, notamment en évitant d'évoluer derrière soi...

Tout l'été Pierre est présent à Sombre, n'hésitez pas à lui téléphoner, il sera ravi de vous accueillir avec votre planeur ou bien pourquoi pas de vous initier au vol de pente (il fournit le matériel et il y a de l'hébergement à proximité !). ■

La Coupe VCC de Bernes (95)

La traditionnelle Coupe de Bernes s'est déroulée cette année le 12 mai sur le terrain du collège. Cette compétition de vol circulaire ouverte à tous les licenciés pratiquant la discipline en Ile-de-France est organisée comme tous les ans par le Foyer Rural de Bernes.

La majorité des participants étant des jeunes, les clubs constituent des équipes composées d'un chef (un adulte) et de pratiquants jeunes (le plus souvent des 10-15 ans).



Chaque concurrent passe 3 fois et effectue un vol de groupe avec son équipe. Chaque manche dure 8 minutes, les figures acrobatiques donnent des points en plus.

Un jury note les vols selon le règlement UFOLEP <http://samclap.free.fr/reglements/Aero/22VolCircul.pdf>

De nombreux vols d'initiation ont permis aux jeunes spectateurs présents de découvrir les sensations très particulières liées au vol des modèles. Un très jeune pilote nous confiait qu'il avait été dérouté par la traction des câbles, le bruit du moteur et le fait de tourner en rond...

Yves Aubry et Bruno Dubois ont effectué un vol duo en nous gratifiant de toutes les figures acrobatiques possibles, il faut dire que ces deux pilotes sont des spécialistes de la discipline à l'UFOLEP.

La majorité des modèles présentés sont animés par des moteurs OS 15 et OS 20, Yves reconnaît que les clubs ont du mal à trouver cette motorisation surtout en *stunt* (pas de carburant) et qu'il faut faire la modification dans les ateliers. Les modèles plus imposants sont motorisés par des moteurs 25 et même 30. Les avions présents sont tous entoilés à la soie, peints et vernis pour résister au méthanol. Le Foyer Rural de Bernes fabrique son carburant en achetant de grosses quantités de méthanol et d'huile de ricin (pas de nitro).



La journée s'est clôturée par des vols de groupe, toutefois nous avons été loin du record de Bourg la Reine datant de 2004, où 14 pilotes avaient évolué ensemble. A la demande générale, une épreuve de « combat » (on doit couper les rubans des adversaires) sera mise sur pied pour la prochaine édition, comme le dit Yves, il y aura besoin d'un bon entraînement pour éviter la casse !

Journée Cerf-volant à Berck



Dimanche 17 juin, la section modélisme du Foyer Rural de Bernes a fait sa sortie annuelle axée sur les cerfs-volants à Berck sur Mer (Pas de Calais). Les adultes et les jeunes ont pratiqué du cerf-volant pilotable durant toute l'après-midi.

Les participants ont eu la chance de pouvoir bénéficier d'une fenêtre météo idyllique, ce qui est rare depuis quelque temps... il ne fallait pas rater le créneau : bon vent continu, température agréable, une plage bien dégagée, le soleil et la mer !

Yves Aubry



Pari tenu : à Toulouse 150 enfants ont découvert le modélisme

Mercredi 6 juin 2012, La Ligue de l'Enseignement de la Haute Garonne a rassemblé à Mondonville plus 500 enfants venus de tous les Centres de Loisirs qu'elle gère dans le cadre d'une fête organisée chaque année.

L'UFOLEP et l'USEP 31 avaient pris en charge tous les ateliers sportifs de cette animation.



Dans ce panel d'activités le **Sam-Clap 31** a animé deux stands de construction de modélisme :

Romain Marca a pris en charge l'aéromodélisme en proposant la construction d'un petit planeur tout en *Dépron* et Georges Roche l'atelier de modélisme naval avec la réalisation du Carasin, un petit voilier en polystyrène extrudé.



Ces deux propositions (issues des fichiers *AIR* et *VENT* et *AIR* et *EAU* du CLAP 54) devaient permettre, en une heure de temps, aux enfants inscrits de pouvoir construire ces deux modèles avec l'aide des animateurs qui les encadraient. Le coût de revient n'a pas dépassé 1€ pour les deux réalisations. C'était le défi et c'est possible ! Romain et Georges n'ont pas chômé : 150 planeurs et 150 voiliers ont bien été réalisés et essayés, soit sur le terrain de rugby attenant,

soit dans la piscine montée par l'UFOLEP pour l'occasion. Bien sûr, pour la bonne rotation des groupes, les éléments de ces maquettes avaient été prédécoupés. Les enfants ont assuré le montage et la finition en suivant les bandes dessinées issues des documents pédagogiques.

Toutes les 30 minutes, un groupe de 15 enfants s'est relayé dans chaque atelier et ce sur les 5 heures qu'a duré la manifestation.

Le bilan de ces deux ateliers est très positif. Outre le côté ludique pour les enfants, ils ont permis aux animateurs de se sensibiliser à la construction de modèles réduits. Pour la plupart d'entre eux, ces ateliers ont été une découverte. La réalisation des modèles et leur évolution rentrent bien dans le concept des animations qu'ils ont coutume de pratiquer.

Alain Ribet, le Président de l'UFOLEP 31 qui encadrait un atelier de gymnastique sur structure gonflable, situé à proximité des modélistes, n'a pu que se conforter dans l'idée que ce type d'animation en direction des plus jeunes est la base même du développement de nos activités. ■

Les animations réalisées à Mondonville sont issues des fichiers pédagogiques publiés par le CLAP 54. Vous pouvez vous procurer ces documents auprès d'Alain Gless (voir bon de commande ci-dessous). *L'Air et le Vent* a été remanié de nombreuses fois suite aux nouvelles constructions proposées, depuis un fichier sur les *Micro-Fusées* et un autre sur le *Modélisme Naval* ont été édités. Il y a 15 ans, la revue **MODELISME CLAP** a cessé de paraître, Alain Gless a numérisé tous les numéros et les a regroupé sur un DVD. Quand aux animateurs qui veulent organiser une journée *Cerf-volant*, ils seront comblés avec la cassettes **CITRON BLEU** qui permet de réaliser 100 modèles...



LES FRAIS DE PORT SONT COMPRIS



Bon de commande à compléter et renvoyer à

Alain GLESS -18 rue des Ammonites - 54280 SEICHAMPS
accompagné d'un chèque de la somme correspondante, à l'ordre de CLAP54

Adresse de livraison :

Nom :

Adresse complète :

Adresse mail (facultatif) :

	Quantité		Total
L'Air et le Vent 2010	<input type="text"/>	x 25 € =	<input type="text"/> €
Micro-fusées 2009	<input type="text"/>	x 8 € =	<input type="text"/> €
Eau & bateaux 2010	<input type="text"/>	x 18 € =	<input type="text"/> €
DVD Aviation-CLAP	<input type="text"/>	x 18 € =	<input type="text"/> €
Cassette 100 Citron Bleu	<input type="text"/>	x 52 € =	<input type="text"/> €
TOTAL GÉNÉRAL			<input type="text"/> €

Une facture sera jointe à l'envoi

FPV (First Person View) ou vol en immersion

L'AMA d' Auvers sur Oise (un club affilié à l'UFOLEP 95) pratique le vol en immersion, Yann & Fred nous font part de leur expérience.

Lorsque les micro-caméras vidéo se sont démocratisées et que des émetteurs vidéo miniaturisés sont apparus, le vol en immersion est devenu une réalité pour les modélistes.

Le vol en immersion consiste à piloter un modèle en regardant sur un écran (le plus souvent avec des lunettes vidéo) en temps réel l'image filmée par l'avion.

En 2007, parmi les premiers essais, certains ont eu lieu au club de modélisme d'Auvers-sur-Oise sous l'œil attentif de son président, Vincent. Deux amis modélistes se sont lancés dans l'aventure en équipant un Easyglider et un Easystar avec une caméra et un émetteur 2,4 Ghz, la réception de l'image se faisant avec des lunettes vidéo. Un assistant se tenait à côté du pilote pour lui signaler ce qu'il ne pouvait voir, notamment les autres modèles évoluant autour ou derrière lui. Ce matériel toujours en vente sur internet n'était à l'époque régi par aucune législation « modélisme » dans son utilisation. Depuis, la réglementation française impose de transmettre la vidéo en 2,4 gigahertz à une puissance de moins de 10mW, ou en 5,8 gigahertz en 25mW, et depuis 2008, exige un co-pilote ayant l'avion en visuel, agissant en maître via le système école habituel.

Yann & Fred reconnaissent qu'il ne faut pas laisser faire n'importe quoi et qu'une réglementation était devenue indispensable pour limiter les pratiques sauvages avec course à la puissance d'émission vidéo et aux évolutions les

Yann et Fred avec les lunettes vidéo les plus répandues (Fatshark noire et EVG920 grise&rouge)



plus insensées en dépit de tout bon sens.... ne serait-ce que connaître et maîtriser les bases du pilotage et règles élémentaires de sécurité.

Mais pour eux la réglementation doit évoluer car la portée vidéo des équipements réglementaires d'origine ne permet guère d'évoluer à plus de 100 mètres du pilote, l'image se dégradant au-delà. Il s'agit donc, selon eux là aussi, de sécurité, au même titre que la notion de portée radio habituelle, pourtant bien excédentaire par rapport aux limites des évolutions à vue. Les évolutions techniques en ce sens sont nombreuses, notamment par le soin porté à l'installation et à la réception vidéo.

Lorsque, comme eux, on fait de l'immersion avec un Funjet, la zone d'évolution permise par la vidéo, est extrêmement restreinte, le modèle ayant vite fait d'en sortir.

Yann souhaite une évolution de la réglementation telle que les systèmes vidéo autorisés puissent techniquement permettre d'évoluer sereinement dans un rayon de 500 mètres, question de sécurité.

Il s'agit de voler près de soi, souvent bas, parfois entre des obstacles ou pour le paysage. C'est alors avant tout un exercice de pilotage qui exige un avion léger, peu fragile, facile à réparer car les crashes sont nombreux.

L'avion va se balader en local autour du terrain, faire quelques figures, monter un peu pour voir plus loin, un ou deux passages sur la piste, suivre un moment les avions des copains...

Il y a plein de trucs sympas à faire en immersion qu'on fait déjà en pilotage à

vue : vol de pente, de plaine en se faisant remarquer, vol en patrouille acrobatique, course à la banderole ou évolution tranquille juste pour la beauté de la vue.

Le vol en immersion ça s'apprend, notamment la phase d'atterrissage car on n'apprécie pas de suite les distances et l'altitude et puis, comme le disent tous les pilotes, c'est épuisant, il faut savoir évoluer petit à petit. La pratique du FPV varie d'un club à l'autre, des rencontres ont lieu comme cette année à Saint Médard près de Bordeaux ou à l'Aigle en



Funjet équipé en vidéo 2,4 Ghz

Normandie. Dans ces concentrations Fred, Yann et bien d'autres, se disent qu'ils ont un rôle important à jouer en conseillant et en raisonnant les pratiquants hors normes. Sans ces garde-fous la discipline serait rapidement vouée à l'échec, la législation est là pour limiter les abus. Comme dans beaucoup de disciplines il faut responsabiliser les pratiquants avant tout... ■

Quelques rappels concernant la réglementation :

Arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent (NOR : DEVA1206042A)

" Art. 8. – Exigences applicables pour la mise en œuvre des aéromodèles.

1. Un aéromodèle ne peut circuler qu'en vue directe de son télépilote.
2. Toutefois, la circulation d'un aéromodèle mis en œuvre par une personne qui visualise les images prises à bord de l'aéromodèle et les utilise comme moyen de navigation (1) de l'aéromodèle n'est autorisée que si une autre personne est le télépilote de l'aéronef et est capable de commander la trajectoire de l'aéromodèle à tout instant au travers d'un dispositif de double commande et que l'aéromodèle reste à tout moment en vue directe de ce télépilote afin qu'il assure la conformité aux règles de l'air.
3. Sans préjudice des dispositions liées à l'usage de l'espace aérien, l'annexe I au présent arrêté définit les exigences applicables aux aéromodèles et aux personnes qui les mettent en œuvre.

(1) Ce type de pratique est communément appelé « vol en immersion »."

Arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord (NOR : DEVA1207595A)

"Art. 2. – 1 Un aéronef télépilote qui circule sans personne à bord est dit évoluer « en vue » lorsqu'il vole à une distance du télépilote telle que celui-ci conserve une vue directe sur ledit aéronef lui permettant de prévenir les collisions par application des règles de l'air. Dans les autres cas, il est dit circuler « hors vue »."

Arrêté du 25 février 2012 modifiant l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes et l'arrêté du 21 mars 2007 relatif aux aéronefs non habités qui évoluent en vue directe de leurs opérateurs (NOR : DE-VA1016716A)

Décision n° 02-1008 de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 31 octobre 2002 fixant les conditions d'utilisation d'installations radioélectriques dans la bande 2400-2483,5 MHz

"Dans ces mêmes départements, l'utilisation de la bande 2400-2454 MHz est autorisée à l'extérieur des bâtiments avec une puissance isotrope rayonnée équivalente maximale de 100 mW et l'utilisation de la bande 2454-2483,5 MHz est autorisée à l'extérieur des bâtiments avec une puissance isotrope rayonnée équivalente maximale de 10 mW." **J.P.Thebault**

LE CRITERIUM NATIONAL AERO DANS LES ARDENNES

Saint Juvin, joli petit village des Ardennes accueillait le 30 juin et le 1^{er} juillet le Critérium National Aéro sur son terrain de modélisme. André Garot le président du club de Granpré qui gère le terrain, nous annonce de suite la couleur : un gros travail d'aménagement a été nécessaire pour recevoir la troupe de modélistes venus participer à cette compétition : il a fallu débroussailler les abords du terrain, passer la tondeuse sur la piste pour ne garder que 2 cm de brin d'herbe, tracer la zone d'atterrissage, délimiter le parking et dresser les tentes en capacité d'accueillir et de restaurer non seulement les participants et leurs accompagnateurs, mais aussi d'abriter les précieux modèles réduits...

Le samedi matin les compétiteurs n'ont pu qu'apprécier ces protections, la pluie et le vent étant de la partie. Heureusement ces intempéries furent brèves et une météo plus clémente permit l'organisation de l'ensemble des épreuves : le vol avion, l'évolution des planeurs, celle des moto-planeurs et le vol circulaire sur la piste aménagée spécialement pour la compétition.

Le samedi soir après le repas pris sur place, les modélistes locaux nous gratifièrent de « vols crépusculaires ». Le vent étant tombé, ce fut l'occasion de voir évoluer des modèles réservés au vol indoor, dont le gracieux biplan d'Alain Devie qu'il réalise en série d'après un plan personnel sur sa machine à découper.

Les deux Izicraft du club de Fontenay sous Bois (94) pilotés par leurs jeunes constructeurs évoluèrent en toute sécurité, prouvant une fois de plus le côté abordable de cet avion électrique pour les débutants tant du niveau de la construction (*en Dépron*) que du vol (en 2 axes). Didier Jacquelin pu faire une démo de son hélico bi-rotor équipé de leds, ce fut certainement un grand moment de détente pour lui après une rude journée derrière les ordinateurs en tant qu'organisateur.

Comme à chaque édition du critérium, il y eut un peu de casse, le stress du à la compétition, le manque de préparation de quelques modélistes, les sautes de vent et la proximité des pistes d'évolution n'étant pas étranger à ce phénomène. Comme le disait avec humour Marc Barruel qui a cassé ses deux maquettes : le principal est d'avoir essayé, ça permet de progresser, le tout en s'amusant avec les copains...

Les épreuves avion ont permis de faire passer les « Ailes Vertes et les Ailes Bleues » aux modélistes qui souhaitaient remplir leur PASS...SPORT de vol UFOLEP SAM-CLAP.

L'indoor d'Alain Devie en vol crépusculaire...



Si la majorité des modèles sont propulsés par des moteurs électriques, le vol thermique est encore bien pratiqué par les modélistes du coin. Le niveau de pilotage des compétiteurs est bien à la hauteur des

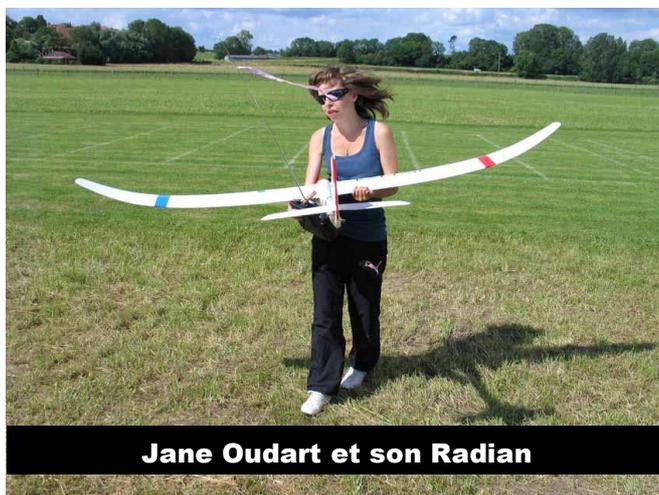


Le vol circulaire, une activité où les jeunes sont les plus nombreux

épreuves, les juges ont souvent été impressionnés par la qualité des évolutions.

De nombreux jeunes étaient là pour prouver que grâce à la dynamique de certains clubs, la relève des modélistes est une réalité. Certes, de nombreux modèles sont issus de kits d'avions ou de moto planeurs quasi « ready to fly », mais l'engouement de ces jeunes pratiquants est bien là, ils posent des questions, s'entraînent et bien sûr font tout pour être les meilleurs.

En moto planeur deux axes, le club d'Aéromodélisme d'Argonne Loisirs a fait le choix d'équiper les débutants avec le « Radian » de *Parkzone*, un modèle particulièrement adapté à l'initiation, il est stable, maniable et facile à piloter. Ce modèle équipé d'un moteur brushless alimenté par un accu lippo 3S de 1500 Mah permet à la jeune Jane Oudart, une des rares participante féminine, de se qualifier dans la catégorie. En construction sur plan, le « Scout » est toujours le modèle de planeur deux axes préféré



Jane Oudart et son Radian



Mon Scout est-il bien réglé ?

des clubs tant par son côté de construction pédagogique, que par ses qualités de vol. C'est le modèle que recommande plus particulièrement Jean-Paul Roché qui n'a pas eu trop le temps lors de ce critérium de suivre les jeunes de son club, étant lui aussi très pris par l'organisation et la compilation des résultats sur les ordinateurs.

En vol circulaire par contre tous les modèles sont des constructions sur plan, en balsa entoilé à la soie... Thomas Aubry (Club de Beaumont sur Oise) qui pratique la discipline depuis l'âge de 5 ans nous a gratifié de vols acrobatiques qui l'ont placé sur la première marche du podium, le dimanche ce jeune modéliste s'est par ailleurs distingué en planeur treuillé en faisant un vol dans les temps avec un atterrissage en plein centre de la cible !



Avion thermique sur une des tables d'essais

En avion la procédure d'un vol pour chaque concurrent est de venir avec son copilote avec qui il présente son modèle sur une table, il faut alors procéder à toutes les vérifications sécuritaire, le tout étant jugé par le jury. Puis le modèle est amené sur la piste d'envol où il peut décoller soit par ses propres moyens ou être lancé. Ensuite le copilote indique à haute voix l'enchaînement des figures au jury.

Les pilotes selon leur niveau et le type d'avion font le choix d'un vol type « deux axes » ou d'un vol acrobatique.

Astrid Milleran et Stan Tereszkiwicz, les deux permanents de l'UFOLEP Ardennes, auront bien œuvré à l'organisation de ce national, tout comme André Garot, le président du C.A.A.L. et l'ensemble des bénévoles qui les ont accompagné.

Ce n'est pas toujours facile pour le département d'accueil d'organiser un tel événement, la première démarche étant de convaincre

un club de supporter une manifestation nationale. Ensuite les membres de la CN Sam-Clap se déplacent pour régler l'ensemble des problèmes administratifs.

Mais quel plaisir pour ces organisateurs de voir le succès de leur entreprise, dans les Ardennes ce fut le cas et les nombreux pilotes présents garderont cette édition dans leurs annales ! ■

Quelques règles de sécurité en aéro

Malgré l'arrivée massive des boîtiers de télécommande en 2,4 GHz et leurs antennes courtes, il reste, tout de même moult émetteurs classiques, c'est-à-dire qu'ils utilisent les bandes normales avec des grandes antennes.



Ces dernières servent, bien entendu, à la transmission des ordres vers nos modèles, qu'ils volent, naviguent ou roulent, mais cette fonction opérationnelle est opposée à un principe de sécurité directe pour les pilotes et leurs environnements, qui peuvent recevoir le



bout de l'antenne dans les yeux, sans oublier une sécurité envers le matériel qui peut être bousculer, car non visible (ce qui peut engendrer une dépense financière inutile).



Tout peut être réglé grâce à l'utilisation d'une balle de ping-pong,

même hors d'usage sportivement (donc aucun investissement). Plus la couleur est criarde, plus le visuel est bon et son rôle de sécurité est optimisé.

La balle de ping-pong ou tennis de table est légèrement incisée et placée en bout de l'antenne. Ainsi elle reprend du service en signalant l'éventuel danger pour nos précieux yeux et pour éviter l'émet-



teur qui sera mal placé sur une table ou par terre (voir les photos).

Ce principe basique est utilisé avec succès par certains clubs, comme celui de Pont à Mousson (54). Cette petite balle ne gêne en rien l'utilisation d'un fil de laine pour indiquer le sens du vent.



Autre comportement que

nous voyons encore trop fréquemment sur les terrains, les plans d'eau ou les circuits, même émanant de la part d'anciens modélistes et là, c'est uniquement dangereux pour le matériel : la rentrée de l'antenne.

Je vois trop de modéliste appuyer sur le petit brin en enfonçant le tout. Une seule erreur avec la main et c'est l'antenne qui se plie ou se casse. Action qui entraîne, inmanquablement, le maintien au sol du modèle, car il est hors de question de voler avec un émetteur qui n'est pas en état.

Pour rentrer son antenne, il faut la tenir par sa base et descendre, tout simplement, les brins, les uns après les autres. Il n'y aura pas de dégâts pour le matériel.

Didier Jacquelin

TOUS LES RÉSULTATS DU CRITÉRIUM NATIONAL NAVAL

LIGNE DROITE Jeunes :
1 - Mathis BOISSON (05)
2 - Morgan BAEY (62)
3 - Jimmy CERESA (05)

LIGNE DROITE Adultes :
1 - Jean-Pierre CAYET (29)
2 - René REY (05)
3 - Fabienne RIGAUX (62)

MAQUETTES RC Jeunes :
1 - Morgan BAEY (62)
2 - Alexandre CASSORET (62)
3 - Paul LEROY (05)

MAQUETTE RC Adultes :
1 - Jacky VAUZELLE (87)
2 - Jean-Paul THEBAULT (79)
3 - Francis RIGAUX (62)

POP-POP jeunes :
1 - Pierre MELIN (05)
2 - Jimmy CERESA (05)
3 - Simon MAILHE (05)

POP-POP adultes :
1 - Mélanie MOUGENOT (88)
2 - Yann JACQUELIN (88)
3 - René REY (05)

RACER Jeunes – « éco » :
1 - Etienne MARSAL (57)
2 - Paul LEROY (05)
3 - Morgan BAEY (62)

RACER Adultes – « éco » :
1 - Francis RIGAUX (62)
2 - Jean-Pierre CAYET (29)
3 - Sébastien GARCIN (05)

RACER – « éco BL »
1 - Francis RIGAUX (62)
2 - Jean-Louis AUDON (62)
3 - Jean-Pierre CAYET (29)

RACER Adultes – « libre » :
1 - Sébastien TÉNAGLIA (62)
2 - Francis RIGAUX (62)
3 - Jérémy GACI (62)

VOILE LIBRE Jeunes :
1 - Thomas AVERSA (05)
2 - Simon MAILHE (05)
3 - Alexandre CASSORET (62)

VOILE LIBRE –Adultes :
1 - Dominique KONCZAK (62)
2 - Bernard FRISON (05)
3 - Fabienne RIGAUX (62)

VOILE RC - Jeunes :
1 - Etienne MARSAL (57)
2 - Guillaume KELLER (05)
3 - Lucas FRISON (05)

VOILE RC - Adultes :
1 - Patrice MAUGEIN (87)
2 - Gilbert ZAUGRA (57)
3 - Gilles FAUGERAS (87)

TOUS LES RÉSULTATS DU CRITÉRIUM NATIONAL AÉRIEN

VCC : Equipes :

1ère : Thomas Vigné - Thomas Aubry - Yves Aubry du foyer rural de Bernes.
2ème : Rémy Duckman - Yann Aubry - Bruno Dubois du foyer rural de Bernes.
3ème : benjamin Duquesnoy - Raphaël Paulello - Michel Démoulin du foyer rural de Bernes.

VCC : Individuels :

Elèves pilotes : Thomas Vigné - Benjamin Duquesnoy du foyer rural de Bernes.
Jeunes pilotes : Thomas Aubry - Yann Aubry - Raphaël Paulello du foyer rural de Bernes.
Voltigeurs : Yves Aubry - Bruno Dubois - Michel Démoulin du foyer rural de Bernes.

AVIONS :

Débutants jeunes :

1er : Geoffrey Dufils de Vouziers (08).
2ème : Killian Klotz de Fontenay (94).
2ème ex-æquo : Martin Legall de Vouziers (08).

AVIONS :

Débutants adultes :

1er : Thomas Aubertin de Fontenay (94).
2ème : Marc Barruel de Fontenay (94).

AVIONS :

Perfectionnement jeunes :

1er : Thomas Aubry de Bernes (95).
2ème : Rémy Duckman de Bernes (95).
3ème : Yann Aubry de Bernes (95).

AVIONS :

Voltige jeunes :

1er : Mathieu Gillet de Grandpré (08).
2ème : Nicolas Saraiva de Grandpré (08).
3ème : Florian Villers de Grandpré (08).

AVIONS :

Voltige adultes :

1er : Alex Guillaume de Grandpré (08).
2ème : Jean-Yves Pic de Grandpré (08).
3ème : Jean-Marc Lagny de Vouziers (08).

MOTO-PLANEURS :

Adultes :

1er : Alain Devie de Vouziers (08).
2ème : Jean-Paul Roché de Mondelange (57).
3ème : Gildas Thiebaut de Grandpré (08).

PLANEURS (treuillés) :

Jeunes :

1er : Thomas Aubry de Bernes (95).
2ème : Yann Aubry de Bernes (95).
3ème : Léo Stroeymeyt de Vouziers (08).

PLANEURS (treuillés) :

Adultes :

1er : Alain Devie de Vouziers (08).
2ème : Jacques Defrance de Bulgnéville (88).
3ème : Yves Aubry de Bernes (95).

PLANEURS (électriques) :

Jeunes :

1er : Jeanne Oudart de Voncq (08).
2ème : Nicolas Saraiva de Grandpré (08).
3ème : Maxime Théret de Voncq (08).

PLANEURS (électriques) :

Adultes :

1er : André Garot de Grandpré (08).
2ème : Pascal Marteau de Grandpré (08).
3ème : Gildas Thiebaut de Bernes (08).

MODELISME ROULANT



Proposition de Règlements CIRCUIT 1/8ème TOUT-TERRAIN *

PRINCIPES GÉNÉRAUX :

- Sécurité du public, des officiels, ainsi que des pilotes et de leurs aides.
- Respect de l'environnement.
- Visibilité maximale des voitures en tout point du circuit pour les pilotes et les officiels.
- Dispositions matérielles interdisant toute tricherie ou tentative de tricherie.
- Caractéristiques générales de la piste adaptées à l'échelle des voitures.

RÈGLES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ :

- L'accès à l'enceinte du circuit (piste, stands, podium de pilotage, zone de ravitaillement, (paddock) est exclusivement réservé aux seuls licenciés ayant une fonction au cours de l'entraînement ou de la compétition (pilotes, mécaniciens, ramasseurs, officiels). Il appartient au club organisateur de prendre toutes les mesures nécessaires pour que ces règles soient appliquées (barrières, affichage, ...).
- L'enceinte du circuit est soumise à une stricte interdiction de fumer.
- La zone de ravitaillement est réservée aux mécaniciens des pilotes. Un pilote ne peut être assisté que de deux mécaniciens au maximum.

- Les zones réservées au public doivent être séparées de l'enceinte du circuit par un dispositif de protection (barrières, clôture avec main-courante,...) d'au minimum 1,20 m de hauteur. Ce dispositif ne doit pas pouvoir être franchi par les voitures présentes dans l'enceinte du circuit.
- L'ensemble des protections ne doit pas gêner les pilotes ni les officiels dans la visibilité des voitures en course.

LES DIMENSIONS DU CIRCUIT :

- Largeur minimum : 3 mètres
- Longueur minimum : 250 mètres (longueur développée mesurée sur l'axe de piste)
- La piste doit être délimitée par des bordures ne permettant pas leur franchissement par les voitures.
- L'implantation de pont(s) ou de passerelle(s) ainsi que toutes élévations artificielles en béton ou en bois est fortement déconseillée.

LES REVÊTEMENTS :

Le revêtement de la piste devra privilégier les matériaux naturels (terre,...). Toutefois, et afin d'éviter une dégradation trop rapide de la piste, en particulier au cours des épreuves, des sections de revêtements artificiels pourront être envisagées en respectant les règles suivantes :

- Le circuit devra être constitué de terre sur au minimum 50% de sa longueur (dimension prise sur l'axe de piste).
- Toute ligne droite d'une longueur supérieure à 10 mètres devra obligatoirement être constituée de terre.
- Les sections de terre doivent être conçues de telle manière qu'en cas de dégradation, aucun obstacle ne doit apparaître dans les zones de transition entre sections en terre et sections en revêtements artificiels.
- Les sections de revêtement(s) artificiel(s) seront constituées de matériaux ne présentant aucun danger ni pour les utilisateurs, ni pour le public, ni pour l'environnement.
- Chacune des sections de revêtement(s) artificiel(s) ne pourra dépasser une longueur de 10 mètres (dans sa dimension la plus longue).
- Deux sections consécutives de revêtement(s) artificiel(s) devront être séparées par une section de terre d'au moins 10 mètres de longueur (dans sa dimension la plus courte).
- Si la piste est munie d'une boucle de détection, aucune armature métallique ne doit pouvoir être détectée à proximité.

LES BOSSES :

- Le nombre de bosses sur le circuit doit être inférieur à 10 (9 au maximum). Deux bosses enchaînées (double bosse) comptent pour deux bosses.
- La hauteur maximum d'une bosse doit être inférieure à 0,70 m.
- Les appels de bosse doivent former un angle de 35° maximum par rapport au niveau de la piste.
- Les bosses seront disposées sur le circuit en tenant compte de la vitesse des voitures et de telle manière que leur hauteur ne permette pas aux voitures d'effectuer des sauts susceptibles d'affecter la sécurité des ramasseurs.

LE PODIUM DE PILOTAGE :

- Le podium de pilotage doit pouvoir accueillir simultanément 10 pilotes minimum.
- Le podium de pilotage doit avoir une profondeur minimum de 1,25 m, et chaque pilote doit pouvoir disposer d'une largeur minimum de 0,80 m.
- La hauteur du podium de pilotage doit permettre aux pilotes la visibilité intégrale sur le circuit. Elle doit être comprise entre 1,5 m et 3,5 m au-dessus du niveau le plus élevé de la piste.
- Le podium de pilotage doit être ceinturé d'un dispositif anti-chutes (garde-corps avec main courante par exemple) d'une hauteur minimale de 1 m. Ce dispositif ne doit comporter aucune partie susceptible de blesser les occupants du podium.
- L'accès au podium doit s'effectuer par un escalier d'une largeur minimum de 0,80 m sécurisé par une double rampe avec main-courante d'au moins 1 m de hauteur.
- L'utilisation d'un gradin sur le podium est possible sous réserve que la hauteur minimale du dispositif anti-chutes soit respectée. Ce gradin doit être parfaitement fixé sur le podium de pilotage. Cette surélévation doit être soumise à l'approbation du Directeur de course.

LA ZONE DE RAVITAILLEMENT :

- La zone de ravitaillement doit être conçue de telle manière qu'elle ne permette qu'une circulation des voitures à faible allure sur l'ensemble de la zone.
- La capacité de la zone de ravitaillement doit être suffisante pour accueillir deux mécaniciens par pilote (avec un minimum de 20 mécaniciens).
- La zone de ravitaillement doit avoir une longueur permettant de disposer d'1 m par voiture (avec un minimum de 10 m).
- Si la zone de ravitaillement n'est pas surélevée, un dispositif de protection de 0,40 m de hauteur minimum doit délimiter cette zone. Les mécaniciens doivent se tenir derrière ce dispositif de protection.

Règlements CIRCUIT 1/8ème TOUT-TERRAIN (suite)

- Si la zone de ravitaillement est surélevée, des limiteurs de hauteur aux sommets des rampes d'entrée et de sortie seront installés afin de garantir la sécurité des mécaniciens.
- Toutes les opérations hors ravitaillements (réparation, entretien des voitures,...) doivent être exécutées hors de la piste de ravitaillement.

LES POSTES DE RAMASSAGE :

- Chaque poste de ramassage doit, si nécessaire, disposer d'une protection garantissant la sécurité du ramasseur.
- L'implantation des postes de ramassage doit permettre aux pilotes de disposer d'une visibilité maximale sur les voitures en piste.
- Les postes de ramassage situés au milieu du circuit seront équipés d'un siège pour permettre une position assise du ramasseur.
- Une voie de circulation d'une largeur minimum de 0,50 m permettant le passage des ramasseurs et des mécaniciens devra être aménagée autour de la piste.
- Le dispositif de délimitation de la piste devra être sans danger pour les ramasseurs.
- L'intégralité du circuit devra être accessible sans aucun accessoire et en toute sécurité pour l'ensemble des ramasseurs.
- Le nombre de postes de ramassage doit être au minimum égal au nombre de voitures en piste.

LE DISPOSITIF DE COMPTAGE :

- Un dispositif de comptage électronique (portique, boucle de comptage,...) devra pouvoir être implanté sur la piste.
- Si le comptage s'effectue par boucle de comptage, celle-ci devra obligatoirement être implantée dans un matériau dur (dalle béton, pavés autobloquants, etc..).

DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU DEROULEMENT D'UNE COMPETITION :

L'organisateur doit matérialiser sur la piste :

- les emplacements de départ de qualification (Ligne de départ) ;
- les emplacements de départ des finales ;
- les emplacements pour pénalité « stop and go » ;
- la ligne d'arrivée (Ligne de comptage) ;
- les emplacements des mécaniciens ;
- les postes de ramassage.

***Ce texte est une proposition de la CNS Sam-Clap, il est ouvert aux remarques et commentaires de tous les pratiquants. La version définitive est à venir.**

N'hésitez pas à me contacter par mail :

jpthebault@free.fr

Jean-Paul Thebault

LEGISLATION ET AEROMODELES

La DGAC a publié au Journal Officiel de la République Française 3 arrêtés réglementant l'utilisation d'aéronefs non habités, dont nos aéromodèles.

Vous trouverez ci-après les liens qui vous permettront de les consulter ou de les télécharger sur le site Legifrance.gouv.fr.

Celui du 25 février 2012 (NOR DEVA1016716A, publié au JORF n°0063 du 14 mars 2012), modifie l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes ainsi que l'arrêté du 21 mars 2007 relatif aux aéronefs non habités qui évoluent en vue directe de leurs opérateurs.

Pour consulter l'arrêté du 25.02.2012 :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/commonjo_pdf.jsp?numJO=0&dataJO=20120314&numTexte=3&pageDebut=04644&pageFin=04649

La nouvelle version de l'arrêté du 4 avril 1996, en vigueur après intégration des modifications apportées par l'arrêté du 25 février 2012 est disponible sur ce même site Legifrance.gouv.fr. au format RTF.

Critères de recherches : Nature du texte : arrêté date : 4 avril 1996

Même démarche en ce qui concerne l'arrêté du 21 mars 2007 modifié

L'intégralité des dispositions concernant l'organisation de manifestations aériennes faisant intervenir uniquement des aéromodèles figure désormais au titre IV nouveau de l'arrêté du 4 avril 1996 modifié.

L'arrêté du 11 avril 2012 (NOR: DEVA1207595A, publié au JORF n°0109 du 10 mai 2012) concerne les règles d'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord

Pour consulter cet arrêté :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/commonjo_pdf.jsp?numJO=0&dataJO=20120510&numTexte=9&pageDebut=08655&pageFin=08657

Un deuxième arrêté du 11 avril 2012 (NOR: DEVA1206042A, publié au JORF n°0109 du 10 mai 2012) concerne la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent

Pour consulter cet arrêté :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/commonjo_pdf.jsp?numJO=0&dataJO=20120510&numTexte=8&pageDebut=08643&pageFin=08655

Entre autres : définitions des aéronefs concernés, classification, pratique du vol en immersion, mise en oeuvre, activités particulières, équipements, autorisations diverses

(Attention : la licence UFOLEP limite les garanties aux aéromodèles de catégorie A, soit moins de 25 kg)

Il est vivement conseillé aux aéromodélistes licenciés UFOLEP et aux délégués départementaux de prendre connaissance du contenu de ces arrêtés. Pour plus de précisions, vous pouvez contacter les membres de la CNS.

Jacques Defrance

BULLETIN D'ABONNEMENT A LA LETTRE DE SAM

Nom : Prénom :

Adresse mail :@.....

Souhaite recevoir par courrier électronique La Lettre de Sam (semestriel).

Envoyez un mail à jpthebault@free.fr avec vos coordonnées complètes, vous serez automatiquement sur la liste de diffusion.



42pix.com - Le Numéro 1 du partage de photos d'événements sportifs déjà adopté par les modélistes.

42pix est le seul site qui vous permet de conserver gratuitement un nombre illimité d'archives photos en ligne, de créer des albums en communs facile d'emploi, de bénéficier d'une appli iPhone, de récupérer vos photos d'événements en Haute définition ainsi que de générer de nouveaux revenus.

Découvrez pourquoi nos utilisateurs aiment 42pix sur www.42pix.com