



23 VOL CIRCULAIRE EN GROUPE

-oOOo-

23.1 - LES PARTICIPANTS :

Chaque groupe comprend trois pilotes au moins. Un même pilote ne peut être inscrit dans plusieurs groupes.

23.2 - LES APPAREILS :

Un même appareil ne peut être utilisé par plusieurs groupes. Chaque groupe ne peut présenter un nombre d'appareils supérieur à deux fois le nombre des pilotes.

23.3 – LE TERRAIN DE VOL :

La confrontation se déroule simultanément sur DEUX pistes. Chaque piste est matérialisée par un cercle central pour les pilotes, un cercle extérieur indiquant la limite de la zone d'évolutions des avions et une zone périphérique réservée aux mécaniciens. Une «virgule» de sécurité est placée sur le cercle extérieur.

L'implantation générale du terrain est déterminée en fonction de la direction générale du vent. Deux pistes supplémentaires peuvent être utilisées comme terrains de dégagement à la fin de chaque présentation. Seuls les membres du Jury ont qualité pour modifier l'emplacement de la «virgule» de sécurité, à charge pour les participants d'attirer leur attention sur l'opportunité de ce déplacement. Une «virgule» de secours est à la disposition des équipes.

23.4 – LE JURY :

Chaque piste est placée sous le contrôle permanent d'un Jury. Les membres du Jury n'étant chargés que de comptabiliser des pénalisations et bonifications, ils peuvent sans inconvénient, appartenir à l'un des groupes.

Chaque groupe participant s'engage à fournir un membre pour le Jury. Celui-ci devra être compétent pour les tâches qui lui seront confiées. Il sera rendu disponible pour participer aux évolutions de son groupe.

23.5 – LE CHRONOMÉTRAGE :

Chaque groupe dispose d'un temps d'évolution identique, déterminé avant le début de la manifestation, et d'une durée minimale de SEPT minutes. Les participants doivent se rendre sur le terrain d'évolution selon un planning horaire communiqué avant les épreuves.

23.6 – SÉCURITÉ :

23.6.1- Sécurité avant les vols

Une Commission spécialisée examine les appareils AVANT les vols. Elle interdit de vol les appareils «apparaissant dangereux». Seuls les appareils présentés à cette Commission sont autorisés à participer.

23.6.2- Sécurité pendant les vols

Pour des raisons de sécurité, il est conseillé d'adopter des longueurs de câbles telles que la distance entre la poignée et l'axe du fuselage soit sensiblement identique pour tous les appareils d'un même groupe.

Les pistes étant tracées pour des câbles de 15,92 mètres, les groupes disposant de câbles plus longs devront prendre leurs dispositions pour faire installer une nouvelle virgule de sécurité, plus éloignée du centre de façon à protéger les mécaniciens de l'avion qui décrit les plus grands cercles.

23.7 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES :

23.7.1- Pilotes débutants :

Tout pilote doit effectuer au moins DEUX tours sans assistance pour être comptabilisé dans l'équipe.

La double commande n'est autorisée que sur DEUX tours au maximum. Au-delà de deux tours, il y a annulation de la participation du débutant assisté.

Tout pilote assistant un débutant ou rattrapant une erreur de pilotage doit être déclaré sur la liste des pilotes de l'équipe. S'il fait partie d'une autre équipe, il y a annulation de la participation du débutant assisté.

Le Jury n'annoncera les annulations qu'à la fin des épreuves, afin de ne pas perturber les vols.

23.7.2- Valeur spectaculaire :

Chaque groupe reçoit, en début de critérium, une fiche sur laquelle il indique la note «valeur spectaculaire» qu'il décide d'attribuer à chaque groupe après observation des évolutions. Les membres du groupe chargés de cette notation doivent rester derrière les filets de protection.

La fiche doit être remise sans délai au Jury dès la fin des épreuves. Un groupe qui ne remet pas sa fiche ou qui remet une fiche comportant une notation «fantaisiste» n'est pas classé.

23.7.3- Évolutions :

Au signal donné par le Jury, chaque groupe évolue librement, sans oublier que les groupes concurrents sont chargés de lui attribuer une note destinée à sanctionner avant tout le côté spectaculaire de la présentation.

23.7.4- Présentation après les vols :

Une Commission examine les appareils APRÈS les évolutions. Elle se charge d'attribuer une note technique globale par groupe. Cette note tient compte de la qualité de la réalisation et de la finition. Les appareils doivent être présentés à cette Commission immédiatement après la fin des évolutions. La casse d'un appareil n'est pas sanctionnée ici par le Jury.

Faute de présentation, le Jury peut attribuer un zéro.

23.8 – NOTATION :

23.8.1. Enchaînement des vols :

Sur 10, coefficient 2.

Un point de moins par 10 secondes ou fraction de 10 secondes de trou (période pendant laquelle aucun avion n'est en vol). Un trou est chronométré depuis l'immobilisation au sol du dernier appareil en vol jusqu'au décollage (ou lâcher) du suivant.

23.8.2. Voltige (facultative) :

Sur 30, coefficient 1.

Le Jury note les TROIS meilleurs totaux obtenus par les pilotes de l'équipe. La note maximale d'un pilote ne peut dépasser 10.

BARÈME :

- boucle droite en vol individuel 1 point, en vol de groupe 2 points
- vol dos en vol individuel 1 point, en vol de groupe 2 points
- boucle inverse en vol individuel 1 point, en vol de groupe 2 points (note maximale pour chacune de ces figures : 2 pts)
- huit horizontal 1 point
- renversement 1 point (note maximale pour chacune de ces figures : 1 pt)
- double renversement 2 points (note maximale pour cette figure : 2 points)

23.8.3- Nombre d'appareils en vol :

Nombre d'appareils ayant volé ensemble : 4 points par appareil. Ce nombre est compté dans la période de la présentation où le maximum d'avions ont volé ensemble (la note peut dépasser 10).

23.8.4- Sécurité et discipline de piste :

Sur 10, coefficient 3.

BARÈME :

- sortie franche du cercle moins 1 point
- câbles ou poignée déposés dans le cercle central moins 2 points
- lâcher de poignée moins 5 points
- survol d'un mécanicien moins 5 points (si celui-ci ne porte pas de casque).

Les autres fautes graves concernant la sécurité doivent être sanctionnées par le Jury qui apprécie souverainement la gravité de la faute.

23.8.5- État des appareils après le vol :

Sur 10, coefficient 3.

Le calcul est effectué selon la formule:

$$\frac{\text{Nombre d'appareils en bon état après le vol} \times 10}{\text{Nombre d'appareils ayant volé}}$$

23.8.6- Bonification au bénéfice des jeunes :

Maximum 20, coefficient 2.

Cette notation est effectuée après corrections éventuelles par le Jury de la liste des pilotes inscrits. La note est attribuée comme suit :

On attribue à chaque pilote du groupe ayant moins de 20 ans une note égale à la différence entre son âge et la note maximale (20). La somme des points ainsi obtenus, multipliée par trois pour équilibrer la notation, est ensuite divisée par le nombre total des pilotes du groupe.

23.8.7- Valeur spectaculaire :

Sur 10, coefficient 3.

Cette note est attribuée à chaque groupe par les autres groupes selon les conditions fixées à l'article 23.10.

23.8.8. Note de présentation des appareils :

Sur 20, coefficient 1 (voir article 23.8).

- qualité de la construction : sur 10
- qualité de la présentation : sur 10

23.8.9- Note de présentation du groupe au micro :

De 0 à 5.

Si le commentaire du vol est présenté au micro par un délégué du groupe, 5 points supplémentaires sont attribués au groupe pour le vol.

23.9 – CLASSEMENT :

Le total des points est calculé par le Jury. Le classement est établi en fonction du nombre total de points attribués à chaque groupe.

23.10 – RÉCLAMATIONS :

Le Jury a seul qualité pour régler tout litige. Les réclamations éventuelles doivent être faites par les participants eux-mêmes dans les minutes qui suivent l'incident et, au plus tard, quinze minutes après la fin des épreuves. Elles sont adressées au Président du Jury. Toute réclamation implique le dépôt d'une caution, selon le tarif en vigueur. Elle sera remboursée si la réclamation est fondée.