



RES 3 : le règlement

Description

Traduction/interprétation française pour la classe F3-RES

planeurs thermiques (Rudder- Elevator- Spoilers)

Avant- propos des auteurs :

Vous avez tous compris notre enthousiasme pour cette formule phénoménale, je souhaite vous faire part ici de notre réticence concernant les concours « normalisés ». Le R E S étant le royaume de la simplicité, on peut discuter de la pertinence d'un règlement qui impose le nombre de manches, de fly-offs, le décompte des points etc.

Considérez donc donc la traduction/interprétation qui va suivre juste comme une trame à partir de laquelle vous pourrez tisser vos propres rencontres et adapter votre sandow à vos envies et à votre terrain d'évolutions.

Vous pouvez cependant retrouver la version en Anglais : F3-RES rule

Sommaire

1. Dispositions générales
2. Modèle
3. Concours Field Layout
4. Vols de compétition
5. Vols
6. Lancement
7. Atterrissage
8. Notation des performances de vol et des atterrissages
9. Notation du Flyoff
10. Avis de concours

1. Dispositions générales :

a) Le « F3L-RES » est une classe de compétition pour les planeurs radiocommandés ayant un maximum de deux (2) mètres d'envergure, construits principalement en bois.

Le contrôle se fait par profondeur, gouvernail et spoiler. S'il est utilisé, le spoiler(s) doit être sur la surface supérieure de l'aile au moins 5 cm avant le bord de fuite. Le spoiler (s) peut être contrôlé avec un ou deux servos. Les lancements doivent se faire avec un sandow (voir section 6).

b) Définition du planeur télécommandé : c'est un avion modèle réduit qui n'est pas équipé d'un dispositif d'entraînement (moteur) et dont le vol dépend entièrement des forces aérodynamiques agissant sur ses surfaces immobiles et mobiles. Les modèles doivent être télécommandés par le concurrent au sol.

c) En compétition, au moins quatre (4) tours de qualification seront effectués. Pour chaque tour de qualification, les participants doivent être divisés en groupes de vol. Les résultats de chaque groupe de vol doivent être normalisés pour des scores comparables entre les groupes de vol. Au score le plus élevé au sein de chaque groupe de vol sera attribué 1000 points et les scores restants au sein de ce groupe sont proportionnels au vol brut de chaque participant par rapport au meilleur score de vol brut au sein de ce groupe. La taille du groupe dans le « Fly-Off » doit être la même que la taille du groupe dans les phases préliminaires. Les participants volant avec les scores normalisés totaux les plus élevés de la phase préliminaire s'affronteront dans un « fly-off » (minimum 2 tours) pour déterminer le classement final.

d) Le concurrent peut utiliser un maximum de deux modèles différents.

e) Le participant peut utiliser jusqu'à trois (3) assistants. Il s'agit de l'aide au lancer et à la récupération du modèle, de l'informateur des conditions météorologiques et du temps de vol et du gestionnaire du départ. Au moins un assistant doit constamment s'assurer que le départ hi-start assigné par le pilote n'interfère pas avec le départ de quelqu'un d'autre. Cela exige que le départ de son pilote soit immédiatement remis à la position qui lui a été assignée.

f) L'organisateur doit avoir le chronomètreur officiel / chronomètreur disponible. Si ce n'est pas le cas, l'aide gardera le temps, et l'organisateur échantillonnera régulièrement les temps de vol.

g) Les points d'atterrissage sont toujours pris par un marqueur officiel.

2. Modèle:

2.1. Un modèle se compose normalement d'ailes, de fuselage et de queue.

Les modèles d'ailes volantes qui n'ont pas de fuselage et gouvernail de direction ou stabilisateur vertical, ou aucun de ces composants ne sont autorisés que si elles n'ont qu'un contrôle de seulement deux (2) surfaces. Chacune de ces surfaces de commande doit être actionnée par un seul servo.

Le modèle doit être fabriqué principalement à partir de bois. Cela signifie :

- a) Pour les ailes, les tubes ou formes GRP/CFRP/Kevlar ne peuvent être utilisés que pour les longerons et les bords d'attaque.
- b) La poutre de l'unité de queue peut consister en un tube ou des formes GRP/CFRP/Kevlar. Le tube composite ou la forme ne peut pas s'étendre vers l'avant plus que du milieu de l'emplanture de l'aile.
- c) Les parties en bois du fuselage peuvent être renforcées à leur surface avec du GRP/CFRP/Kevlar.
- d) Les tiges de contrôle sont exemptées de la contrainte CFK/GFK.

2.2. Les éléments suivants ne sont pas autorisés :

- a) Un tout-GRP/CFRP/Kevlar ou tout autre plastique pour la nacelle ou le fuselage
- b) Toute construction monocoque GRP/CRP/Kevlar ou bord d'attaque de queue, également pas de GRP/CRP/Kevlar Dbox
- c) Un stabilisateur ou une aile en mousse GRP/CFRP/Kevlar planked ou autre construction en plastique (ndlt : genre Depron).
- d) Dispositifs fixes et rétractables pour freiner le modèle sur l'atterrissage au sol (p. ex. boulons, dentelés ou dispositifs saillants, etc.). Rien ne peut dépasser du bas du fuselage hormis jusqu'à deux crochets de largage (chacun un maximum de 5 mm de large x 15 mm de haut, vu de l'avant). Le crochet de largage peut être réglable, mais pas par télécommande.
- e) Ballast externe.
- f) Toute télémétrie à l'exception de la force du signal radio, de la température du récepteur et de la tension de la batterie.
- g) Utilisation de systèmes de télécommunication sur l'aérodrome par les concurrents et leurs aides (radios et téléphones inclus).

3. Terrain de concours :

- a) La compétition doit avoir lieu sur un terrain plat qui offre le moins possible d'effet de pente.
- b) Le site de vol devra avoir une ligne de départ désignée. La ligne de départ est perpendiculaire à la direction du vent et les concurrents sont espacés d'au moins huit (8) mètres l'un de l'autre. Les points d'attache pour les lignes ont le même espacement que le Points de départ.
- c) Les cibles d'atterrissage doivent être distantes d'au moins huit mètres les unes des autres et doivent être à au moins 10 mètres sous le vent des points de départ.
- d) Les points d'atterrissage et les points de départ doivent toujours être clairement marqués.

La distance du nez du fuselage à la cible doit être utilisé pour déterminer le score d'atterrissage.

e) Le directeur du concours détermine les limites d'atterrissage. L'atterrissage à l'extérieur de la limite définie donne un score nul pour ce vol.

4. Vols de compétition

a) Le concurrent a droit à au moins quatre (4) vols officiels.

b) Le concurrent a droit à un nombre illimité de tentatives au cours d'une fenêtre de vol.

c) Une tentative officielle commence lorsque le modèle quitte la main du concurrent ou de son assistant sous la tension du sandow.

d) La fenêtre de vol dure neuf (9) minutes.

e) Une tâche de vol normale dure six (6) minutes à moins d'être modifiée conformément à 6(d).

f) Toute tâche de vol commence lorsque le modèle se sépare de l'anneau. Il se termine au plus tôt au moment où le modèle s'immobilise pour son dernier lancement lors d'une fenêtre de vol particulière OU à la fin de la fenêtre de vol. Aucun temps ne doit être mesuré après la fin de la fenêtre de vol.

g) Dans le cas de plusieurs tentatives, le résultat officiel du dernier vol est le résultat officiel.

h) Le directeur du concours a le droit d'interrompre la compétition et de réinitialiser la ligne de lancement lorsque la direction du vent s'écarte trop ou devient un vent arrière. Il peut annuler entièrement la compétition si le vent souffle à plus de six (6) mètres / seconde (13,4 mi/h) mesuré deux (2) mètres au-dessus du sol à la ligne de lancement et pendant une période d'au moins une (1) minute.

5. Les vols

Le concurrent a droit à un vol de nouveau lorsque :

a) Son modèle entre en collision avec un autre modèle en vol ou au lancement.

b) Il est empêché de lancer ou de relancer à la suite du mélange de saligne avec celle d'un autre concurrent.

c) Lorsque son vol est entravé ou interrompu par un événement hors de son contrôle.

d) Pour réclamer un nouveau vol conformément aux motifs énoncés ci-dessus le concurrent doit atterrir dès que possible. Si le concurrent continue de voler, on suppose qu'il a renoncé à son droit à un nouveau vol.

6. Lancement

a) Les sandows identiques doivent être fournis et mis en place par l'organisateur.

-
- b) Ils doivent consister en un tube en caoutchouc de 15 à 0,5 mètre et une ligne en nylon de 100 mètres avec un minimum de diamètre de 7 mm et avec un drapeau attaché.
- c) Lorsqu'il est étendu à une longueur de 45 mètres, le tube en caoutchouc ne doit pas dépasser une traction de 4 kilogrammes. L'écart entre les tubes en caoutchouc ne doit pas dépasser 0,4 kilogramme.
- d) Dans les aérodromes qui n'accueilleront pas un espace de départ total de 145 mètres, le directeur du concours peut raccourcir la ligne de nylon et raccourcir le temps de vol correspondant. Ces changements devraient être inclus dans l'avis de compétition.
- e) Les concurrents ne peuvent pas prolonger leurs sandows respectifs au-delà de leurs points de départ attribués.

7. Atterrissage

- a) Avant chaque vol, chaque concurrent se verra attribuer une cible d'atterrissage qui correspond à sa place de départ assignée. Il incombe au concurrent d'utiliser sa cible et pas une autre.
- b) Pendant le processus d'atterrissage, seuls le pilote et son assistant sont autorisés à entrer à moins de 10 mètres de la zone d'atterrissage. Tous les autres aides et chronométrateurs doivent rester à leur point de départ assigné.
- c)Après tout atterrissage, le pilote ou l'assistant peut récupérer ses modèles pendant la fenêtre de temps de tâche si cette récupération n'interfère pas avec d'autres avions et pilotes volant dans le groupe. Un modèle ainsi récupéré peut être relancé pendant la fenêtre de tâche. Aucun score d'atterrissage ne peut être enregistré pour un modèle qui a été touché avant de s'être immobilisé à l'atterrissage.

Capture d'écran 2020-03-01 à 16.01.38

Image not found or type unknown

d)*Remarque des auteurs : vous verrez plus bas qu'il y a un décompte des points en fonction de la distance entre le planeur une fois immobilisé et la cible. Il serait dommage que ce décompte, normal pour d'autres disciplines, incite le concurrent en R E S à poireauter à l'attero. Si donc un jour béni vous organisez un concours de R E S, de grâce privilégiez la qualité de l'atterrissage dans un rectangle plutôt que le planté pile poil sur la cible ! Le R E S étant une discipline d'Esprit, tenons nous-y, à ce fameux esprit.*

8. Notation des performances de vol et des atterrissages

NDT: Avis au lecteur : cette partie est un calvaire à lire. Si un jour vous organisez un concours R-E-S, simplifiez tout ça.

8.1 Notation des performances de vol :

a) Une fenêtre de travail de neuf (9) minutes commence par un signal sonore du directeur du

concours. La traduction précise se lit plus près de : « Une fenêtre de tâche de neuf (9) minutes commence lorsque le modèle est libéré de la main du pilote ou de l'assistant sous la tension du sandow. »

b) Le temps de vol commence lorsque le modèle se décroche du sandow.

c) En cas de lancements ultérieurs lors d'une fenêtre de travail, le temps de vol démarre lorsque le modèle se déconnecte du sandow pour son dernier lancement pendant la fenêtre de tâche.

d) Le temps de vol se termine au plus tôt de: i.) Lorsque le modèle cesse de se déplacer pour son lancement final pendant la fenêtre de tâche ou,

e) À la fin de la fenêtre de tâche (neuf (9) minutes après le début de la fenêtre de tâche. Le directeur du concours fera un signal sonore désignant la fin de la fenêtre de tâche. Le temps de travail de vol est de six (6) minutes à effectuer entièrement dans la fenêtre de tâche de neuf (9) minutes. Le temps de vol est enregistré en secondes sans arrondi. Deux (2) points seront attribués à chaque seconde de vol.

8.2 Notation de l'atterrissage :

a) Le score d'atterrissage sera déterminé par la distance entre le cône de nez de l'avion (ou le point le plus avancé sur l'avant de l'avion) et la cible. Selon la distance attribuée, les points suivants sont attribués :

Distance en m Points Distance en m Points Distance en m Points :

NDLT : j'ai volontairement supprimé ce passage, qui est une véritable purge et un sac de nœuds à vous dégoûter du R-E-S !

b) Zéro point pour l'atterrissage du participant si :

1. L'avion ne s'immobilise pas au sol.
2. Une partie du modèle s'échappe à l'atterrissage (verrière etc).
3. Le modèle n'est pas en état de navigabilité après l'atterrissage.
4. Le modèle vole toujours après la fin de la fenêtre de tâche.
5. Le pilote ou son assistant touchent le modèle
6. Le modèle est déplacé par le pilote ou l'aide avant que la mesure d'atterrissage soit faite.
7. Zéro point pour l'ensemble de la tâche (vol et atterrissage) est attribué si :1) Le modèle s'immobilise à l'extérieur d'une limite d'atterrissage spécifiée par le directeur du concours.2) Le modèle n'a pas atterri dans les 30 secondes suivant la fin de la fenêtre de tâche.

8.3 Notation de la manche :

a) Le score brut de chaque concurrent dans un tour sera la somme du vol plus les points d'atterrissage appropriés.

b) Au sein de chaque groupe de vol, le score brut de chaque concurrent sera normalisé en multipliant la proportion de son score pour ce tour au score brut le plus élevé de son groupe dans ce tour multiplié

par 1000.

8.4 Marquer les tours de qualification :

a) Le score brut de qualification de chaque concurrent sera la somme de ses scores totaux normalisés pour chacune des manches de qualification. Le score total normalisé de chaque concurrent au tour de qualification sera reexprimé en pourcentage du meilleur score normalisé pour le tour de qualification. Par exemple, si le meilleur score total normalisé pour la manche de qualification est de 3995 points et qu'un autre concurrent a un score de 3500 points, le score de l'autre concurrent pour le tour de qualification serait: $3500/3995 \times 100 = 87,6$. Les autres scores de la manche de qualification seront comptés de la même façon.

b) Les concurrents ayant obtenu les meilleurs résultats dans la manche de qualification égale au nombre de concurrents que le groupe le plus important a pilotés se qualifieront pour les Flyoffs.

c) Les Flyoffs se composeront d'au moins 2 tours effectués de la même façon que les tours de qualification, mais seulement par les pilotes déterminés en 8.4.b ci-dessus.

9.0 Notation du Flyoff

a) Le vainqueur du flyoff recevra 3 points de pourcentage bonus en plus de son score pour le tour de qualification.

La deuxième place dans le flyoff recevra 2 points de pourcentage bonus, troisième place, 1,5 points de pourcentage bonus, quatrième place, 1 point de pourcentage bonus et cinquième place, 0,5 point de pourcentage bonus. Tous les autres concurrents recevront les points de pourcentage gagnés lors de la manche de qualification.

10. Avis de concours

Chaque participant vole à vos propres risques et responsabilités, a une couverture d'assurance valide. Les participants acceptent de ne faire aucune réclamation contre l'organisateur.

L'avis de concours indiquera toute modification prévue dans la longueur totale du sandow et/ou du temps de travail en raison des limites d'espace.

En guise de Conclusion

Le planeur radiocommandé est un loisir d'exception, un mets de Rois. Mais malmené, disqualifié, voilà qu'il traîne maintenant dans les rayons de la consommation entre les jouets d'enfants et la confiture informatique. Malgré les nouveautés incassables et à mémoire de forme, malgré le prêt à voler gyroscopiquement assisté, malgré les chinoiseries importées en masse et en contrebande, rien n'y fait, les statistiques (que l'on nous cache) sont formelles : la pratique est en chute libre. Les planeurs ne planent plus, ils surnagent.

Pourtant on ne peut pas dire que cette activité lumineuse manque de ressources, pas la peine d'en faire la liste. Malgré ce, la mayonnaise ne prend plus. Au Bar de l'Escadrille on laisse réchauffer sa

limonade les yeux dans le vague : serons-nous les derniers ?

Les intelligents décideurs sortent proposition sur proposition « pour adapter notre loisir à l'époque moderne ». Et ça ne marche toujours pas puisque vouloir s'adapter revient à courir après le train. Alors il nous est apparu évident qu'une pépite comme le R-E-S était notre possible renaissance, non pas comme une offre supplémentaire mais bien comme des retrouvailles avec ce que nous sommes tous depuis les origines : des aviateurs.

GB, avec l'aide précieuse d' AR