

1. PRINCIPE DE LA COUPE 555 EN BREF

*Le participant devra, au moyen de son modèle à motorisation électrique, faire effectuer un vol plané de 300 secondes dans un laps de temps de **360** secondes. Un maximum de points sera attribué au vol plané de 300 secondes, terminant dans un rayon de 1dm du centre de la cible.*

La manche complète comprend 3 vols consécutifs avec le même modèle et la même batterie.

Les vols sont effectués dans l'espace aérien plafonné à 200 m. Chaque pilot est obligé d'installer un altimètre dans son modèle qui coupe le gaz automatiquement dès qu'une altitude de 200 est atteinte.

2. DEFINITIONS DES TERMES EMPLOYES :

TEMPS DE TRAVAIL : c'est le laps de temps dans lequel des points valables peuvent être obtenus. Ce temps de travail débute et se termine au premier et troisième signal du directeur concours.

TEMPS MOTEUR : est de maximum 60 secondes, débute par le premier signal et se termine au deuxième signal du directeur concours.

LIMITATEUR D'ALTITUDE :

Coupe le moteur quand l'altitude maximum autorisé (200 m) est atteint.

Tous les pilotes seront obligé d'utiliser cet altimètre et auront le droit d'effectuer un vol d'essais avant 10:00 heure.-

TEMPS DE PREPARATION : après le deuxième signal du dernier vol d'une manche, le directeur concours demandera aux participants du groupe suivant de se préparer. Aller chercher le poste émetteur, les papiers, le modèle, un stylo à bille et un chronomètre. Le poste émetteur ne peut pas être mis en position active.

ACCU : la source d'alimentation pour le modèle peut être choisie par le pilote (1 accu récepteur + 1 accu moteur ou 1 accu + BEC)

VOL : débute après le deuxième signal du directeur concours et est le vol plané débutant au moment de la coupure du moteur et se terminant au moment de son immobilisation au sol endéans le temps de travail de **360** secondes.

MANCHE : une manche est en principe constituée de 3 vols endéans les 3 temps de travail. Le nombre de vols dans une manche peut être diminué par le directeur de concours en fonction du nombre de pilotes et des conditions météorologiques.

TERRAIN DE TRAVAIL : le terrain est la surface (piste d'atterrissage) sur laquelle les modèles peuvent atterrir. La surface minimale du terrain est de 80 m X 20 m.

LIGNE DE SECURITE : c'est une ligne tracée au sol qui est la référence entre le pilote et son chronométreur et le spot. Cette ligne ne peut être dépassée (altitude sécurisante) après le deuxième signal du directeur de concours. Le modèle ne pourra plus survoler le public lors du circuit final d'approche/atterrissage. Quand le modèle sera immobilisé, aucune partie de ce dernier ne pourra dépasser cette ligne de sécurité.

SPOT(Bonus) est le centre d'un cercle avec un rayon de 50 dm et est attribué à chaque pilote avant le premier tour et qui essayera d'y immobiliser le nez de son modèle au plus près. Ainsi le modèle obtiendra le maximum de points si son nez s'est immobilisé dans un petit rayon d'un dm. Après chaque tour le spot attribué au pilote sera décalé de 2 spots plus loin.

DIRECTEUR DE CONCOURS : c'est le responsable du concours, il est désigné par le club organisateur. Il dirige le concours et veille à l'application du règlement.

ASSISTANTS : il s'agit de plusieurs collaborateurs, e.a. un par spot, du club organisateur. Ils aident le directeur de concours et l'organisation afin d'assurer le bon déroulement du concours. Ils sont les chronométreurs & **mesureurs des distances** du pilote qui essayera de faire atterrir son modèle sur les spot attribué. Ces assistants seront présentés au directeur sportif.

LE CHRONOMETREUR : dans le texte défini comme l'aide du pilote qui confirme le vol et le notera sur le bulletin de participation. L'assistant au spot vérifiera si tout est correctement noté sur la fiche de participation et il contrôlera également les agissement et manipulation du pilote et de son assistant.

PILOTE : c'est la personne qui dirige le planeur. Il est responsable de sa feuille de concours et devra vérifier si tout est noté correctement sur sa feuille qu'il signera pour accord. Sans la signature du pilote, le tour concerné sera considéré comme **non-valide**.

DIRECTEUR SPORTIF : c'est la personne qui interviendra quand le directeur de concours ne pourra prendre une décision en cas de circonstances imprévues. En cas d'absence du directeur sportif, un directeur sportif remplaçant du AAM ou VML devrait être appelé.

COORDINATEUR TECHNIQUE : c'est la personne qui s'occupe de l'organisation avant le concours. C'est-à-dire contacter les clubs organisateurs à temps pour leur préciser : le personnel qu'il faut prévoir & le marquage du terrain à prévoir.

3. LES PREPARATIFS AU CONCOURS.

Le club organisateur commencera par un briefing concernant les règles locales. La direction de l'atterrissage sera communiquée avant chaque manche. (afin d'éviter des modèles qui volent en direction opposé. Celui qui désire faire atterrir son modèle en planant vers soi, pourra le faire car le risque de percuter un modèle n'existe en principe pas.

Les inscriptions seront clôturées à 9 heures 30. Aucune inscription ne sera acceptée après 9 heures 30.

Exception à cette règle : « une arrivée tardive prévue » qui aura été communiquée à l'organisation par GSM.

Après l'inscription, les émetteurs doivent être rentrés à la « régie de contrôle radio ». Les pilotes qui doivent installer leur altimètre d'altitude pourront faire un vol d'essais avant le début du concours. Les émetteurs en 2.4 GHz ne doivent plus être renté après le vol.

Le signal de départ sera donné par le directeur de concours au premier groupe à 10 heures précises.

Chaque dispositif apporté en dessous du fuselage pour raccourcir la longueur de la glisse au sol du modèle est interdit et sera sanctionné par l'exclusion du pilote du concours. Le train d'atterrissage d'un avion participant devra être démonté.

Pendant une manche, le remplacement du modèle ou d'une pièce de ce modèle n'est pas autorisé.

Après chaque atterrissage, le modèle doit être dans un état parfaitement identique à son état d'envol. (ceci vaut également après le dernier atterrissage dans un tour , si nécessaire le directeur de concours pourra exiger un petit vol de vérification supplémentaire).

Le club organisateur mettra tout en œuvre afin que les 3 manches puissent se dérouler. Cet idéal pourra être remis en question en fonction du nombre de participants, de la météo locale et de la surface du terrain.

En cas de modification inattendue de la météo : un voile de brouillard qui apparaît subitement, des nuages apparaissant très bas, une averse subite, la manche pourra être limitée à un vol, avec un temps de travail. Le vol sera considéré comme manche complète et ceci pour tous les participants.

Tous les atterrissages doivent se faire sur le terrain. Le nez de l'appareil donne le point d'atterrissage du modèle. La délimitation du terrain pourra se faire par 4 drapeaux ou bien une rigole, un ruisseau, un ruban ou encore une clôture....

Pour un concours officiel, le club organisateur devra prévoir un directeur de concours et ses assistants.. le club doit prévoir un assistant par spot. Les assistants contrôlent le temps de vol du modèle qui est supposé atterrir sur le spot attribué.

4. LE DEROULEMENT DU CONCOURS.

Le concours devra se dérouler en tenant compte des règlements locaux du club organisateur ou des autorités locales.

Le pilote tentera d'effectuer 3 vols planés de 300 secondes, se terminant par 3 atterrissages de précision. Ces 3 vols planés doivent être effectués avec le même pack d'accus et endéans un temps de travail de 3 x **360** secondes.

Pendant la première minute du temps de travail, le pilote (ou le limiteur d'altitude) gèrera son temps moteur comme il le désire.

Le premier signal est le départ du temps de travail (**360** secondes).

Après le deuxième signal (60 secondes après le premier signal) le pilote ne peut plus utiliser son moteur et débute le départ de vol plané et le temps de 300 secondes. Il est possible qu'on ait coupé le moteur ou que le moteur a été coupé) avant le deuxième signal et cela veut dire qu'on va planer plus longtemps. Le comptage des points commence seulement après le deuxième signal). Autrement dit, tout le monde commence son vol plané cronométré au même moment.

*La durée de chaque vol de 300 secondes sera chronométrée par l'assistant chronométreur du pilote **et par l'assistant au spot.** Les 300 secondes de vol démarrent après le deuxième signal. Le résultat sera noté sur la fiche des résultats. Le pilote a droit à un assistant chronométreur.*

Après le deuxième signal, le pilote et son aide prendront place devant la ligne de sécurité.

La piste d'atterrissage sera dégagée pendant le temps de travail après le deuxième signal et ce, jusqu'à ce que tous les modèles aient atterri ! (à l'exception de situations dangereuses).

Le temps de travail s'arrêtera au troisième signal, 360 secondes après le premier du début du temps de travail.

Quand la situation sur le terrain sera sécurisée, le directeur de concours donnera le signal du début du temps de travail suivant.

*Les distances des atterrissages pourront être mesurées **par les assistants au spot** quand tous les modèles seront en vol.*

5. L'ATTRIBUTION DES POINTS.

Précision de l'atterrissage du spot de but : le maximum de points qui pourra être attribué est de **300** points. Les 3 atterrissages d'un tour peuvent rapporter un maximum de 3 X 100 points.

Précision de la durée du plané : le maximum qui pourra être obtenu sera de 300 points pour chaque vol. Le maximum possible pour une manche sera ainsi de **1200** points.

LE TEMPS : chaque seconde pendant les 300 secondes de la phase de plané (Max : 300 sec = 300 points) rapportera un point. Aucun point ne sera accordé si le temps de la phase de plané sera dépassé. Lire plus loin point 6 : vols nuls

Le chrono sera démarré au deuxième signal et se terminera après l'immobilisation du modèle au sol.

SPOT BONUS : chaque dm d'éloignement du spot (= la cible) sera pénalisé de 2 points. Exemple : pour une distance de 26 dm de la cible, le nombre de points obtenus pour la précision de l'atterrissage est de $26 \times 2 = 52$ donc 52 points.

TERRAIN DE TRAVAIL : **tous** les atterrissages avec le nez sur « le terrain de travail » sont valables, exception faite si une partie du modèle dépasse la ligne de sécurité.

- **PILOTE** : uniquement les données reprises sur le bulletin de participation et rentrées après une manche sont valables. Aucune addition ou modification n'est autorisée. Une donnée fautive ou des données manquantes d'un vol ne donnent pas droit à des points pour ce vol.

Les points obtenus des vols réglementaires d'une manche resteront acquis.

Un « reflight » pour les vols n'ayant pas pu se produire dans une manche, suite à un accrochage d'un modèle par un modèle d'un tiers, sera accordé au pilote malchanceux avec son modèle réparé ou son modèle de réserve.

6. VOLS NON VALABLES :

- Un atterrissage en dehors du terrain.

En cas de crash, ou de perte du modèle, il sera impérativement demandé au pilote de rendre son émetteur à la régie des émetteurs avant d'aller à la recherche de son modèle. Si le pilote oublie de rentrer son émetteur avant d'aller à la recherche de son modèle, alors il aura zéro point pour toute la manche.

- En cas de perte d'un objet du modèle en vol : stabilisateur, cockpit, batterie, etc....

- En cas d'un atterrissage nécessitant une petite réparation : mettre un nouveau tape, changer un élastique, remplacer une vis de fixation, changer l'hélice.... **Même après le dernier atterrissage dans un tour le modèle doit être en état de voler. Un vol test pourra être exigé par le directeur de concours ou un de ses assistants.**

- En cas de dépassement du temps de travail.

- En cas de remplacement d'une pièce pendant une manche.

- En cas de dépassement par le pilote ou par son chronométreur de la ligne de sécurité après que le moteur ait été coupé.

- En cas de dépassement de la ligne de sécurité par une partie du modèle immobilisé.

LES LITIGES NON PREVUS PAR CE REGLEMENT SERONT TRANCHES PAR LE DIRECTEUR SPORTIF.

7. PENALTIES DE 30 POINTS.

APRES L'ATTERISSAGE : l'exécution d'une manipulation sur son modèle sans réparation suite à :

un atterrissage dur

une rotation du modèle

la perte d'une pièce au moment où le modèle touche le sol.

si après le dernier atterrissage dans un tour le modèle n'est plus en état de reprendre son envol (exception quand la batterie est vide) .

8. LE CLASSEMENT DU JOUR :

Toutes les manches sont retenues pour le classement du jour.

Les points du premier classé d'une manche seront au maximum 1200 points. (300 + 100) + (300 + 100) + (300 + 100)

Les points du jour :

1 MANCHE (mauvais temps, beaucoup de pilotes)	MAX. = 1200 POINTS
2 MANCHES (mauvais temps, peu de pilotes)	MAX. = 2400 POINTS
3 MANCHES (beau temps, beaucoup de pilotes)	MAX. = 3600 POINTS
4 MANCHES (beau temps, peu de pilotes)	MAX. = 4800 POINTS

- Les points du jour pour le classement sont attribués comme suit :

1 place	35
2 place	32
3 place	29
4 place	26
5 place	23
6 place	20
7 place	18
8 place	16
9 place	14
10 place	12
11 place	10
12 place	9
13 place	8
14 place	7
15 place	6
16 place	5
17 place	4
18 place	3
19 place	2
20 place	1

9. LE CHAMPIONNAT DE BELGIQUE.

A . Classement individuel :

Pour l'établissement du classement comptant pour le championnat de Belgique, tous les points des 3 meilleurs concours seront additionnés. Le maximum sera donc de 105 points. En cas d'égalité, les concurrents seront départagés par leurs meilleures places dans les autres concours

B . Classement par club :

A la fin de la saison, les points des 3 pilotes les mieux classés d'un même club seront additionnés et multiplié par le facteur égal au nombre de pilotes classés, ayant obtenus au moins un point, au championnat de Belgique 555. Ceci donnera un classement par club avec lequel on tiendra compte, la saison suivante, pour l'attribution de l'organisation d'un concours "555" par un club.

Exemple :

Club « A » a un pilote qui a remporté tout les victoires, mais il est seul à représenter son club.

Total du club « A » : $3 \times 35 \times 1$ (pilote) = 105 points.

Club « B » compte 3 pilotes qui comptabilisent au moins un point et le cumul des points de ces 3 pilotes est de 50 points.

Total du club « B » : 50×3 (pilotes) = 150 points.

Club « C » a cml&assé 6 pilotes et la somme de leur 3 pilotes les mieux classés est de 25 points.

Total du club « B » : 25×6 (pilotes) = 150 points.

Résultat: les clubs "B" et "C" obtiennent le droit d'organiser un concours 555 l'année suivante.

Normalement il sera attribué un MAXIMUM de 6 (voir remarque plus loin) organisations de concours comptant pour le championnat de Belgique "555". Lors de la dernière réunion de débriefing, le 12 novembre 2011, les pilotes 555 présents ont demandé de passer le nombre de concours 555 à 6 concours. C'est pour cette raison qu'il a été décidé que les 3 meilleurs concours de chaque participant compteraient pour le championnat de Belgique. Ainsi en 2012, 2 concours seront organisé par un club VML et 4 par un club AAM.

10. LE MATERIEL ET LE PERSONNEL.

Maximum 6 cibles ou " SPOTS ", indiqués clairement et 6 petits piquets pour fixer le point d'atterrissage.

Un directeur de concours, muni d'un mégaphone et de d'un chronomètres. (Un chronomètre afin de mesurer le temps de travail (360 sec) ET qui pourra servir pour annoncer l'approche de la 60^{ème} seconde.

un chronomètre par assistant au spot.

un ruban de 50 dm et qui mentionnera, les points obtenus de l'autre, **le résultat sera vérifié par l'assistant.**

Un assistant informaticien du club organisateur qui encode et exploite les résultats sur le PC du 555. **A défaut de PC les résultats devront être calculés à l'aide d'une calculatrice.**

Un rouleau de banderoles (rouge/blanc) de signalisation afin de marquer la ligne de sécurité sur le terrain.

Les chronomètres pour le directeur de concours et pour ses assistants-mesureurs de distance, et autres assistants, ainsi que les deux décamètres et le mégaphone seront apportés par un des deux directeurs sportifs.

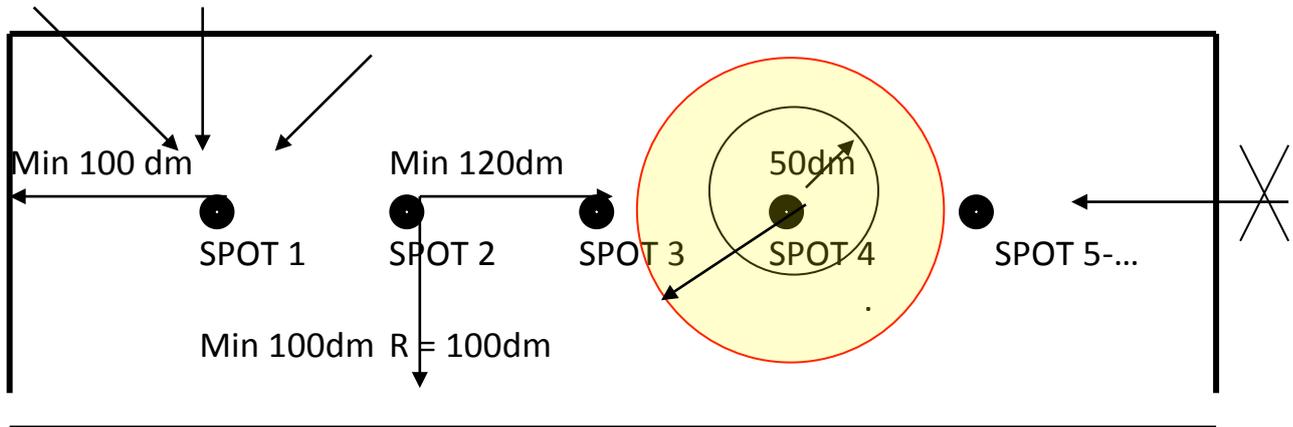
Minimum 6 rubans attachés aux spots avec une longueur de 100 dm et disposés « avec » le vent

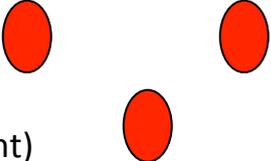
11. EXEMPLE DE LA DISPOSITION DES SPOTS.

Au cas où le vent est « de travers », il faudra que les pilotes montrent leur « savoir-faire ».

Tout dépendra de la configuration de terrain par rapport au manche à air.

EXEMPLE DE DELIMITATION DU TERRAIN



 Position du pilote du spot 1 (en fonction de la direction du vent)

Les dimensions minimales du terrain sont de 20 m sur 80 m.

Une ligne de sécurité sera tracée ou indiquée par une bande plastique blanc/rouge. Cette ligne peut être la même que la ligne de délimitation ou se trouver en dehors du terrain, mais toujours entre le public et le terrain d'atterrissage.

-Les distances pour les points d'atterrissage seront mesurées par un couple d'assistants du directeur du concours et notées sur la feuille de participation par l'aide du pilote.

Les temps de plané écrits sur la feuille de participation pourront être contrôlés. Les aides de pilotes devront donc veiller à ne pas mettre leur chrono à zéro trop vite.

Aucune réclamation ne sera acceptée ½ heure après la publication des résultats et le classement.