

4.6.4. MANOEUVRES et FIGURES DE LA CATEGORIE INTERNATIONALE F3P

Cf. Volume F3 Radio Control Aerobatics du code sportif FAI.

4.6.5. Programme AEROMUSICAL F3P-AFM

Cf. Volume F3 Radio Control Aerobatics du code sportif FAI.

La lecture de l'annexe 5M est indispensable pour la notation du F3P-AFM (voir Extranet FFAM => Contenu informatif => La compétition => Règlement sportif et feuilles de vol => Catégories internationales => page 102, 113 et 114).

AFM1. Séquence de décollage

Placer le modèle sur le sol et décoller.

Le modèle doit décoller et atterrir de manière autonome, cela signifie qu'il ne pourra pas être lancé pour le décollage (sinon, Zéro au vol).

AFM2. Aéromusical

Un enchaînement de figures librement composé par le compétiteur, exécuté simultanément et en harmonie avec la musique de son choix, d'une durée maximum de 125 secondes. Il est possible d'utiliser quelques figures ou effets scéniques, aussi longtemps que la sécurité n'est pas compromise et que l'on reste en conformité avec le règlement. Il est permis de réaliser des programmes différents correspondant à des musiques différentes dans chaque manche.

Remarque : Pour les vols de finale lors de Championnats du Monde ou Continentaux, il est obligatoire d'avoir deux programmes différents, Libre 1 et Libre 2 correspondants à deux arrangements musicaux différents, toujours de 125 secondes maximum. Le Libre 1 doit être utilisé dans les tours de vol de finale un et trois, le Libre 2 dans les tours de vols de finale deux et quatre.

Les 2 séquences de musique seront également requises pour les concours FAI et le championnat de France.

La performance est jugée sur l'intégralité du vol, sans interruption, en appliquant du début à la fin les cinq critères suivants.

Pour les vols d'Aéromusical (Freestyle), les juges peuvent donner jusqu'au maximum des points (10). Les notes sont données après le vol pour les cinq critères. Il est important que la note pour chaque critère soit le reflet du vol complet et pas seulement de quelques détails.

Pour différencier les vols, il est conseillé d'utiliser toute la plage de notation (0 =>10) pour les 5 critères.

Précision et exactitude

K-20

Les manœuvres et figures doivent être exécutées avec précision et exactitude, le compétiteur faisant démonstration qu'il a la pleine maîtrise du modèle dans toutes les positions. Il doit être clair pour les juges que les manœuvres réalisées étaient effectivement délibérées et sous l'entier contrôle du pilote. Des notes plus hautes seront en ce sens données quand les éléments de figures individuelles seront visiblement démarrés et arrêtés aux moments voulus, précis et dans des positions bien nettes.

Complexité

K-20

Ce critère évalue le niveau de difficulté et la variété des figures du vol Aéromusical. Il est important que le vol entier soit jugé, pas seulement les temps forts, et que la note reflète le niveau moyen de difficulté et de variété. De plus, le pilote doit utiliser la pleine étendue des capacités de son modèle : vol rapide et lent, déclenchés, stationnaire, etc. Les figures doivent comporter des portions d'accélération (g) positive aussi bien que négative : boucles, tonneaux, déclenchés, vrilles,

renversements, cloches, stationnaire, torque-rolls, cercles à plat, Lomcevac, cercles, etc. L'usage à répétition d'une même figure doit être pénalisé. Les figures doivent être positionnées en parallèle ou en rectangle par rapport à la ligne de sécurité. Les figures mal exécutées, imprévues ou désinvoltes seront pénalisées. La même règle s'applique aux phases moins séduisantes. Des figures risquées ne doivent jamais être prises à tort pour des figures difficiles.

Les figures risquées (à proximité et en direction du public, des juges ou du pilote) ne doivent pas engendrer des notes plus hautes pour la complexité mais au contraire être pénalisées au titre de la sécurité.

Il faut bien faire la différence entre des figures complexes et démonstratives d'un réel savoir-faire du pilote et des figures risquées et non entièrement maîtrisées pour l'avion et impactant la sécurité.

Nota : La complexité, c'est la réalisation de figures composées c'est-à-dire mêlant l'ensemble des commandes et des possibilités de l'avion (ex : vol en tonneau (rollings) dans des boucles, cercles, lignes droites, virages composés, ...) ou de figures innovantes, étonnantes et recherchées. Un vol mêlant uniquement « boucles et renversements » pendant 125 secondes ne peut pas être considéré comme complexe et devra être pénalisé, d'autant plus que la répétition doit être pénalisée !

Harmonie du vol en musique

K-30

La difficulté pour les compétiteurs en Aéromusical AFM sera de parfaitement voler **en harmonie et en rythme** avec un arrangement musical qu'ils auront eux-mêmes choisi. La performance aérienne doit être **synchronisée** avec la musique et ne doit pas être un vol en 3D sur une musique d'ambiance.

Les figures doivent suivre la musique et finir avec elle. Lors des vols AFM, la mise en valeur des temps forts de la musique dans la prestation revêt une grande importance.

Le ou les morceaux de musique sélectionnés doivent s'enchaîner avec fluidité mais doivent comporter des passages lents-rapides, calmes-forts et spectaculaires. Des séquences dynamiques et variées mèneront vers des notes plus hautes. Il doit y avoir une variété de tempos dans la prestation. L'état d'esprit de la musique choisie doit se refléter dans les figures et la représentation. Les vols sur une musique avec peu de contraste, de variété et de rythme seront pénalisés.

Les points doivent être déduits dans cette catégorie pour un vol qui ne montre pas de relation entre le rythme d'évolution et la musique, transformant par le fait l'accompagnement musical en simple musique de fond.

Utilisation de l'espace de vol

K-10

La présentation doit remplir l'espace de vol. La performance doit être pensée pour les juges et les spectateurs, en gardant à l'esprit qu'un vol **risqué** en direction et à proximité des juges et des spectateurs sera sanctionné.

Un vol avec des touches **involontaires** du sol, des murs ou de la structure du plafond devra être pénalisé.

Effets spéciaux

K-10

Pour les effets spéciaux, des points additionnels peuvent être donnés (voir la rubrique : Notes pour les Juges).

Les effets spéciaux peuvent être utilisés pour rendre une présentation Aéro-musicale plus spectaculaire par l'utilisation de :

- Hélice à pas variable :

Les hélices à pas variable peuvent être utilisées pour créer des figures particulières ou des effets de vol particuliers durant le vol.

- Banderoles :

Des banderoles peuvent être déployées et éjectées durant le vol. Après avoir été larguées, elles peuvent toujours être mises à profit en faisant passer le modèle au-dessus ou en-dessous.

- Confettis :
Des confettis peuvent être largués depuis le modèle comme temps fort du vol.
- Lumières :
Des lumières peuvent être installées sur le modèle. Elles pourront être allumées ou éteintes durant le vol ou utilisées pour marquer le rythme de la musique.
- Autres :
Des effets spéciaux non spécifiés que les pilotes choisiront d'utiliser ou pourront créer dans le futur.

Note : Il est formellement interdit de présenter des effets spéciaux au moyen de dispositifs de mise à feu comme des feux d'artifice, des bombes fumigènes ou quelque autre matière inflammable.

AFM3. Séquence d'atterrissage

Le vol peut se terminer de n'importe quelle façon à condition que ce soit réalisé en toute sécurité. Cela implique donc qu'il est interdit au pilote d'attraper son avion en fin de vol (par exemple lors d'un torque). Ce type de manœuvre impliquera un zéro au vol. |||

Notes pour les Juges :

L'Aéromusical se focalise vers le spectateur et l'efficacité vis-à-vis des médias. C'est pourquoi les présentations doivent par nature être extrêmement spectaculaires et divertissantes.

Juger des présentations d'Aéromusical est davantage subjectif et ne peut se faire avec les méthodes de décompte de points utilisées pour la voltige F3P. Aussi, le jugement pour la Précision et l'Exactitude, la Complexité, l'Harmonie avec la Musique et l'Utilisation de l'Espace de Vol doit commencer aux environs des 5 points et on ajoutera ou soustraira au fur et à mesure de l'avancement du vol.

Pour **chacun** des effets spéciaux (ou artifices), les juges peuvent donner une note allant jusqu'à deux (2) points.

- ⇒ Si un effet spécial est présent durant tout le vol, il ne peut y avoir plus d'un demi (1/2) point pour cet effet (exemple : des led allumées sans effet et de façon permanente).
- ⇒ Si un effet spécial échoue, il doit y avoir zéro (0) point pour cet effet (exemple : une banderole lâchée sans qu'elle ait été déroulée au préalable).
- ⇒ Si un effet spécial est évolutif pendant le vol (ex : déroulement de banderoles en vol puis largage, ou allumage / extinction de Led en fonction de la phase de vol), il pourra ramener jusqu'à 2 points, à l'appréciation du juge.

La note maximale pour les effets spéciaux est de dix (10), si cinq (5) effets spéciaux sont présentés. Il n'y a pas de limite au nombre d'effets spéciaux (ils peuvent être supérieurs à 5) mais la note des effets spéciaux ne pourra jamais excéder 10.

Note 1 : un moteur 4D est considéré comme un effet spécial. S'il est bien utilisé, il peut rapporter 2 points.

Note 2 : avec des critères de ce type, la note des effets spéciaux / artifices entre les différents juges doit être quasiment similaire avec 2 points d'écart maximum.

Si le modèle est posé/accidenté avant l'arrêt de la musique, ou 125 secondes, alors les pénalités suivantes seront appliquées à tous les critères de jugement F3P-AFM à l'exception des effets spéciaux :

- Temps de vol après le début de la musique entre 60 et 71 secondes - 5 points
- Temps de vol après le début de la musique entre 72 et 83 secondes - 4 points
- Temps de vol après le début de la musique entre 84 et 95 secondes - 3 points
- Temps de vol après le début de la musique entre 96 et 107 secondes - 2 points
- Temps de vol après le début de la musique entre 108 et 119 secondes - 1 point

Remarque : le décompte de temps devra être fourni aux juges par le chef de piste ou l'officiel en charge de la diffusion des musiques pendant la compétition.

Si le modèle a un accident et qu'il n'a pas la capacité de repartir durant la première minute du vol, celui-ci est noté ZERO. Si le modèle peut repartir de lui-même (léger crash, accrochage ou effet de style), la notation continue ! L'effet de Style (ex : Touch and Go, touche volontaire du bord de l'aile pendant un vol tranche, ...) ne doit pas être pénalisé.

Si le modèle franchit la ligne de sécurité, le vol entier est noté ZERO.

Les préjugés en faveur ou à l'encontre de personnes, modèles, morceaux de musique spécifiques etc. ne doivent pas influencer le jugement. Le vol est jugé dans son intégralité, sans interruption.

Pour les juges, il est recommandé de mettre des notes « au crayon de papier » directement durant la prestation. Aussi les corrections sont toujours possibles au cours du vol. Tous les critères doivent être notés simultanément et équitablement.

Il est recommandé aux juges de regarder et juger des vols d'entraînement AFM afin d'évaluer un niveau et voir quelques différences.

Nota pour les juges et les organisateurs

- ⇒ Il faut utiliser toute la plage de notation (0 à 10) pour les critères de « Précision et exactitude », « Complexité », « Harmonie du vol en musique », « Utilisation de l'espace de vol » afin de différencier les vols !
- ⇒ Pour les effets spéciaux, les attributions de points sont quasiment mathématiques grâce aux règles précisées ci-dessus. Les notes des juges doivent logiquement être proches avec une différence d'un maximum de 2 points.
- ⇒ Il est conseillé de faire le briefing dédié du F3P-AFM, juste avant le premier tour de vol, en rappelant les règles principales et les critères de notation (surtout pour les artifices).
- ⇒ Après ce briefing, un calibrage est également possible avec le pilote passant en dernier sur le premier tour de vol, à condition qu'il soit représentatif (exemple : pilote maîtrisant et volant avec des artifices)
 - Un débriefing du calibrage entre les juges et le responsable de la compétition est possible.
 - Il faut éviter la présence des pilotes au débriefing pour ne pas avoir de discussions et d'avis multiples sur des points subjectifs.
- ⇒ Un vol de F3P-AFM est une performance, mais elle ne doit en aucun cas sacrifier la sécurité du public, des juges, du pilote et du modèle. Si c'est le cas, le vol doit être pénalisé.