



Code sportif FAI

*Fédération
Aéronautique
Internationale*

Section 4 - Aéromodélisme

Volume ABR SECTION 4A, SECTION 4B, SECTION 4C

Edition 2008

Applicable au 1^{er} janvier 2008

SECTION 4A - REGLEMENT INTERIEUR DE LA CIAM

SECTION 4B - REGLES GENERALES POUR LES COMPETITIONS INTERNATIONALES

SECTION 4C - REGLEMENTS GENERAUX ET REGLES POUR LES COMPETITIONS ET LES RECORDS

*Avenue Mon-Repos 24
CH-1005 Lausanne
(Switzerland)
Tél.: +41(0) 21/345.10.70
Fax: +41(0) 21/345.10.77
E-mail: sec@fai.org
Web: www.fai.org*

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

Avenue Mon Repos 24, 1005 LAUSANNE, Suisse

Copyright 2008

Tous droits réservés. Le copyright de ce document appartient à la Fédération Aéronautique Internationale. Toute personne agissant au nom de la FAI ou un de ses membres, est autorisée à copier, imprimer, et diffuser ce document, sous les conditions suivantes :

- 1. Le document peut être utilisé uniquement pour information et ne peut pas être exploité à des fins commerciales.**
- 2. Toute copie de ce document, même partielle doit comprendre ces conditions.**

Noter que tout produit, procédé ou technologie décrit dans le document peut faire l'objet de droits de propriété intellectuelle de la Fédération Aéronautique Internationale ou d'autres entités et n'est donc pas licencié ci-dessous.

DROITS CONCERNANT LES MANIFESTATIONS SPORTIVES INTERNATIONALES DE LA FAI

Toutes les manifestations sportives internationales organisées en tout ou partie selon les règlements du code sportif ¹ de la Fédération Aéronautique Internationale (FAI) sont appelées : *manifestations sportives internationales de la FAI* ². Conformément aux statuts de la FAI ³, la FAI est propriétaire, et contrôle tous les droits relatifs aux manifestations sportives Internationales de la FAI. Les membres de la FAI ⁴ devront, à l'intérieur de leur territoire national ⁵, faire valoir les droits de propriété de la FAI sur les manifestations sportives internationales de la FAI et exiger qu'elles soient inscrites au calendrier sportif de la FAI ⁶.

La permission et l'autorité d'exploiter tous droits d'activité commerciale quelle qu'elle soit à ces manifestations, y compris, mais non limité à la publicité à, ou pour de telles manifestations, l'utilisation du nom de la manifestation ou du logo à des fins commerciales et l'utilisation sonore et/ou picturale, soit enregistrée par des moyens électroniques ou autres ou retransmis en direct, doivent être soumis à un accord préalable avec la FAI. Ceci comprend en particulier, tous droits d'utilisation de matériel électronique ou autre, qui fait partie d'une méthode ou d'un système pour le jugement, la notation, l'évaluation de la performance ou de l'information, utilisés dans toute manifestation sportive internationale de la FAI ⁷.

Chaque commission de sports aériens de la FAI ⁸ est autorisée à négocier des accords préalables au nom de la FAI, avec les membres de la FAI ou d'autres entités appropriées, pour le transfert de toute partie des droits à toute manifestation sportive internationale de la FAI (à l'exception des Jeux Aériens Mondiaux ⁹ qui sont organisés totalement ou partiellement selon la section du code sportif ¹⁰ pour laquelle cette commission est responsable ¹¹. Tout transfert de droits de cette sorte se fera par "accord d'organisateur" ¹² tel que mentionné dans les règlements Intérieurs courant de la FAI Chapitre I, paragraphe 1.2 "Règlements concernant les transferts de droits pour les manifestations sportives internationales de la FAI".

Toute personne ou entité légale qui accepte la responsabilité pour l'organisation d'une manifestation sportive de la FAI, que ce soit avec ou sans accord écrit, se faisant, accepte les droits de propriété de la FAI, mentionnés ci-dessus. Là où aucun transfert formel de droit n'a été établi, la FAI retient tous les droits concernant cette manifestation. Quels que soient les accords de transfert de droits, la FAI aura, gratuitement, pour ses propres archives, et/ou pour une utilisation promotionnelle, accès total à tous documents sonores ou visuels de manifestations sportives de la FAI, et se réserve dans tous les cas le droit d'obtenir tout ou partie de toute séquence enregistrée, filmée et/ou photographiée pour une telle utilisation, gratuitement.

1 Statuts de la FAI, chapitre 1, paragraphe 1.6.

2 Code sportif de la FAI, section générale, chapitre 3, paragraphe 3.1.3.

3 Statuts de la FAI, chapitre 1, paragraphe 1.8.1.

4 Statuts de la FAI, chapitre 5, paragraphes 5.1.1.2. ; 5.5 ; 5.6. et 5.6.1.6.

5 Règlement Intérieur de la FAI, chapitre 1 paragraphe 1.2.1.

6 Statuts de la FAI, chapitre 2, paragraphe 2.3.2.2.5.

7 Règlement Intérieur de la FAI, chapitre 1, paragraphe 1.2.3.

8 Statuts de la FAI, chapitre 5, paragraphes 5.1.1.2. ; 5.5. ; 5.6. ; 5.6.1.6.

9 Code sportif de la FAI, section générale, chapitre 3, paragraphe 3.1.7.

10 Code sportif de la FAI, section générale, chapitre 1, paragraphes 1.2. ; 1.4.

11 Statuts de la FAI, chapitre 5, paragraphe 5.6.3.

12 Règlement intérieur de la FAI, chapitre 1, paragraphe 1.2.2.

PAGE DELIBEREMENT LAISSEE BLANCHE

INTRODUCTION AU CODE SPORTIF SECTION 4

La section 4 du code sportif contient les règlements concernant les activités reconnues par la FAI pour les aéromodèles et les modèles spatiaux. Ces règlements sont sous la responsabilité de la Commission Internationale d'Aéromodélisme (CIAM) et viennent en complément à la section générale du code sportif de la FAI qui contient les règlements communs à toutes les activités de la FAI.

La section 4 est répartie en volumes afin de faciliter le téléchargement des règlements pour des activités spécifiques. Le volume ABR correspond aux règles générales pour les activités de la CIAM, les compétitions et les records qui sont applicables pour chaque activité. Les volumes spécifiques contiennent tous les documents de la CIAM sur l'activité concernée : catégories officielles, règlements de coupe du monde, règlements des catégories provisoires, guide d'organisateur et guide des juges. Les activités spécifiques et les volumes mentionnés figurent dans le tableau ci-dessous.

ACTIVITE	VOLUME
Règlements généraux pour les activités de la CIAM, compétitions et records	ABR
Compétitions d'aéromodèles	
• Vol libre	F1
• Vol circulaire	F2
• Avion de voltige RC	F3 Voltige
• Planeur RC	F3 Planeur
• Hélicoptère RC	F3 Hélicoptère
• Course aux pylônes RC pylônes	F3 Course aux
• Maquette	F4
• Aéromodèle RC à propulsion électrique	F5
• Catégories promotionnelles	F6
• Plus léger que l'air	F7
Modèles spatiaux	
• Compétitions et records de modèles spatiaux	SM

Note du traducteur :

Dans l'édition originale en langue anglaise, il est précisé que l'utilisation des mots "shall" et "must" implique que ce qui suit ce mot est obligatoire. L'utilisation de "should" correspond à une recommandation non obligatoire ; "may" signifie ce qui est autorisé ou ce qui pourrait se produire, et "will" indique ce qui va se produire. Les mots du genre masculin devront être compris comme incluant le genre féminin, à moins que le contexte indique autre chose. Les caractères italiques sont utilisés pour des notes explicatives.

Traductions faites des termes suivants :

Plenary Meeting : assemblée plénière

Technical Meeting : réunion technique

Subcommittee : sous-comité

CETTE EDITION 2008 COMPREND LES AMENDEMENTS SUIVANTS APPORTES AU CODE 2007

Ces amendements sont identifiés par un double trait en marge droite de cette édition

Paragraphe	Année d'approbation en assemblée plénière	Description succincte du changement	Changement apporté par
Annexe 1.1	n/a	Structure et titres (m. à j.)	Secrétaire Technique Jo Halman
Çà et là		Nom des Volumes (m. à j.)	
Annexe A.2.a	2007	Addition d'information pour carte de crédit & clarification de texte	
A.3.2.b & A.3.2.c		Addition de la notion de championnats continentaux	
A.3.2.c		Officiers de Sécurité ajoutés aux juges pour approbation par le Bureau	
A.3.4		Texte entièrement nouveau concernant le Secrétaire adjoint	
A.3.7, A.3.7.1, A.3.7.2		Addition de nouveaux paragraphes pour publications des règles et instructions de sécurité	
A.6.1.a	n/a	Corrections linguistique des propositions	
A.9.1	2007	Structure amendée et ajouté texte pour les droits d'engagement	
Annexe A.2.a		Imprimé d'inscription des compétitions modifié pour inclure le paiement par carte bancaire	
B.4.3.	n/a	Correction pour championnat continental	
B.5.1	2007	Organisation – ajouté titre	Secrétaire Technique Jo Halman
B.5.2		Règles locales – Nouvelle numérotation depuis B.5.3	
B.5.3		Bulletins d'engagement – nouveau paragraphe avec titre et du texte déplacé de B.6.1 plus nouveau texte	
B.5.4		Résultats – Nouvelle numérotation depuis B.6.5, ajouté titre, et « organisateur » corrigé par « coordinateur »	
B.6		Organisation de championnats du monde & continentaux – nouvelle numérotation à partir de B.5.2 et titre allongé	
B.6.1		Nouvelle numérotation à partir de B.5.5, titre modifié et contenu du projet clarifié	
B.7		Informations de compétitions et droits d'engagement – nouvelle numérotation à partir de B.6	
B.8 – B.20		Nouvelle numérotation à partir de B.7 – B.19	
B.7.1		Information – nouvelle numérotation à partir de B.6.1, ajouté titre et texte modifié pour clarifier les obligations du Bulletin	
B.7.2		Droit d'engagement – nouvelle numérotation à partir de B.6.2, ajouté titre et texte modifié pour clarification	
B.7.3		Sponsor – nouvelle numérotation à partir de B.6.3, ajouté titre et corrigé « l'Anglais »	
B.7.4		Droits additionnels – nouvelle numérotation à partir de B.6.4, ajouté titre et texte modifié pour mieux définir les standards d'hébergement et le Bulletin d'information N°0	
B.8.4		Supprimé la référence au programme de vol F1A-B-C (c'était B.7.4)	
B.9.1		Meilleure définition des plots de départ et du changement de plots. Ajouté nouveau texte concernant les vols d'essai. Pour F1E, clarification de l'endroit d'où le concurrent peut lancer son modèle (c'était B.8.1)	
B.15.1	n/a	Correction de e) pour contenir deux paragraphes et suppression de f)	Secrétaire Technique Jo Halman
B.16	2007	Les modèles d'intérieurs sont exempt d'étiquettes FAI	
1.2		Ajouter la limitation de poussée pour les turbines et exempter les turbines des limites de bruit	
2.2.7	n/a	Correction de mots ("alighting" remplacé par "landing" (atterrissage))	
B.4.1, B.14.13, B.19.2, annexe B.1b	2007	Changement de références des paragraphes (aussi records 2.2.5 & Tableaux III paragraphes 11, 12 & 14°	

Amendements approuvés sur le cycle de quatre ans (pour mémoire)			
Paragraphe	Année approbation en assemblée plénière	Description succincte du changement	Incorporé par
A.12	2006	Période amendée pour la date effective de changement des règlements	Secrétaire technique Jo Halman
A.14		Nouveau paragraphe pour passage des règlements de provisoire à officiels	
A.15		Nouveau paragraphe pour agrément en championnat	
Annexe A1		Ajouter les médailles de la CIAM aux championnats continentaux	
Annexe A.2a	n/a	Nouveau code IBAN pour paiement à la FAI et N° de fax	Secrétariat FAI
Annxe A.2b		Exemple pour remplir le formulaire de proposition de modification du code sportif	
Annexe A.2e	2006	Changer "secrétaire langue française" en "secrétaire adjoint"	Secrétaire technique Jo Halman
B.2.3. & B.2.4.		Nouveau paragraphe : nombre et catégories de championnat	
B.3.4	n/a	Correction pour inclure continental comme il convient	
B.4.1.		Correction : insertion de mots oubliés "dans cet ordre"	
B.6.1.		Correction 2 ^{dème} paragraphe : amender date de naissance pour juniors uniquement	
B.7.9.		Conséquence : addition des systèmes de chronométrage électroniques	
B.11.		Corrections : paragraphe modifié pour montrer que tout B.11 s'applique uniquement au vol libre et mod. spatiaux	
B.11.1.		Correction grammaticale	
B.13.1		2006	
B.14.1	Modifier § a, b, d & supprimer§ e		
B.14.2	Modifier § b et nouveaux § c & d		
B.14.3	n/a	Correction : insertion du titre manquant	
B.15.6		Modifier contrôle des modèles pour accord avec convention code	
B 15.8.	2006	Modifier contrôle des modèles pour accord avec convention code	
B.15.9.		Remplacement du paragraphe entier avion indoor	
Ca et là	n/a	Correction : remplacer "il" par " il/elle"	
Annexe B1.a & b		Certificat de caractéristique et étiquette FAI modifiés avec exemple pour les remplir	
Annexe B.2		Serbie et Montenegro sont maintenant séparés	
1.3.3.		Correction liste des catégories : F3N manquant	
1.4.14		Supprimer" like a hoax"	
1.4.16		Changer la phrase & ajouter "page suivante"	
2.2.1		Corriger la référence de § 2 à § 3	
2.2.2		Corriger la classe de "30" à "135"	
2.2.5.& 2.2.6.	2006	Nouveau paragraphe pour les records F3 1 F5	
2.4.2		Modification : permettre mesures de distances par carte ou logicielWGS84	
2.4.4	n/a	Changement de référence de "2.2.6" à "2.2.7"	
2.7.1	2006	Ajouter le N° du paragraphe	
2.10.		Nouvelle section :records de vols autonomes F8	
2.11.1.D		Nouveau paragraphe pour exiger la certification de record national par l'ACN	

Pour mémoire : amendements déjà adoptés sur le cycle de quatre ans.../suite

Suite/... Pour mémoire : amendements déjà adoptés sur le cycle de quatre ans

Paragraphe	Année approbation en assemblée plénière	Description succincte du changement	Incorporé par		
2.8.1	n/a	Correction de l'identification du paragraphe ; déplacer "doit donner" au § suivant			
2.12 (7 ^{ème} §)		Changement de référence de 2.2.12 à 2.2.13			
Ch.2 Tableau I	2006	Classes 83 & 90 : Insérer l'astérisque manquant & clause	Secrétaire Technique Jo Halman		
Ch 2. Tableau II	n/a	Fin du § 7b & 8 : suppression des doubles barres restées des changements précédents			
Ch 2. Tableau III	n/a	Changement : plusieurs références de §			
Ch 2. Tableau III	2006	Nouveau § 7c : confirmation du record national			
Ch 2. Tableau III	2006	Nouveau § 8 : nouveaux § 2.2.5 et 2.2.6			
Ch 2. Tableau III	n/a	Nouvelle numérotation à partir du §8 due aux changements			
Ch 2. Tableau III	n/a	Ordre des catégories changé pour suivre l'ordre de ces catégories dans le chapitre 2 avec renumérotation appropriée des §			
Ch 2. Tableau III	n/a	Changement au §14 : ajouté WGS84			
Ch 2. Tableau III	n/a	§ 14c clarifié			
Ch 2. Tableau III	n/a	Changement aux § 16,17,19, ajout des dispositifs électroniques de chronométrage			
A.3.1.	2005	Nouvelle composition du Bureau		Secrétaire technique Jo Halman	
A.3.3.		Date d'envoi des minutes de décembre			
A.3.4.		Adjoints aux secrétaires			
A.6.1.		Addition au texte du § c)			
A.12.		Date des propositions pour l'agenda de l'assemblée plénière			
Education		Nouvelle dénomination pour le sous-comité Info/Educ			
Annexe A.1.		Spectateurs aux compétitions			
B.2.4.		Définition des championnats du monde			
B.3.4.		Changement de catégorie d'âge des champions du monde junior			
B.4.1.		Membres du Jury FAI automatiquement approuvés			
B.6.5.		Résultat sous forme électronique adressé à la FAI			
B.13.1.		Changement et supplément pour les interruptions en vol libre			
B.14.1.		Titre de champion junior en vol circulaire			
B.15.10.		Suppression de texte pour clarification du §			
1.1.		Confirmation d'un record d'aéromodèle			
1.3.6.		Nouvelle catégorie F7 – Plus léger que l'air, F7A Ballons			
2.1.4.		Définition du détenteur d'un record			
2.2.2.		Suppression de F5-P. Modif des restrictions en moteurs élastiques			
2.2.5.		Modif. de la procédure de lancement pour inclure un membre de l'équipe			
2.2.13.		Correction de la référence de B.15. à B.17.			
2.3.3.		Chronométrage, remplacement du paragraphe en entier			
2.3.4.		Dispositifs supplémentaires de mesure			
2.3.5.		Suppressions de classes de records de vol libre			
2.2.14.		2005	Paragraphe supplémentaire pour le chronométrage en compétition		Secrétaire technique Jo Halman
2.4.2.			Ellipsoïde WGS85 uniquement pour le calcul des distances supérieures à 500km		
2.5.2.			Changement des règles de chronométrage pour les records de vitesse en ligne droite		
2.7.4.			Dispositif additionnel de chronométrage pour les records de vitesse en vol circulaire		
2.7.6.	Précision de la mesure des records de vitesse en vol circulaire				
2.8.1.	Dispositif additionnel de mesure pour les records d'altitude				
Tableau II	Texte plus précis dans la déclaration				

Pour mémoire : amendements déjà adoptés sur le cycle de quatre ans.../suite

Suite/... Pour mémoire : amendements déjà adoptés sur le cycle de quatre ans

Paragraphe	Année approbation en assemblée plénière	Description succincte du changement	Incorporé par
Tableau III	2005	7b Confirmation d'un record d'aéromodèle	
Cà et là	n/a	Quelques changements dans le texte qui ne change pas le contenu	
Chapitre deux	GBR	"Records" déplacés du chapitre 7 au chapitre 2	GBR
Annexe 1.1	2004	5 e) Remplacer F1J par F1P	Secrétaire technique Jo Halman
Annexe A.2		Remplacer les montants en CHF par Euros	
B.15.1.		F3F nombre correct de modèles	
B.15.15.		Supprimer F1J	
B.17.3.		Interdiction des hélices repliables vers l'avant effectif au 1-4-2005	
B.2.7.	2004	Corriger le montant en Euros	Secrétaire Technique R. Underwood
2.10.2.		Corriger le montant en Euros	
A.3.2.f		Liste des juges et liste des experts	
A.4.2.		Clarification élection des S/C	
A.6.1.g)		Exigence des propositions sur copies papiers	
A.10.		Délai de rigueur pour listes des juges	
A.11.		Délai de rigueur pour liste des experts	
A.12.		Echéancier pour préparation du code sportif	
A.16.1.		Catégories officielles supplémentaires	
B.6.2.		Délai de rigueur pour réception des droits d'inscription	
B.6.4.		Délai de rigueur pour inscription des compétitions	
B.14.4.		Procédure pour les cérémonies de clôture	
1.2.		Source d'énergie électrique maximum	
1.1.		Changement de définition	
1.3.3.		Changement de F3A Large à F3M	
Annexe 1.1.		Ajout d'une catégorie	
Annexe A.2.		Passer S7 en modèles spatiaux	
2.2.13.		Texte de référence corrigé	

VOLUME ABR

REGLEMENTS GENERAUX POUR LES ACTIVITES DE LA CIAM

SECTION 4 A - REGLEMENT INTERIEUR DE LA CIAM

- A.1. Assemblée plénière
 - A.2. Déroulement des assemblées plénières
 - A.3. Bureau
 - A.4. Sous-comités
 - A.5. Mode de travail des sous comités
 - A.6. Propositions soumises à la CIAM
 - A.7. Echancier pour les propositions à la CIAM
 - A.8. Langues
 - A.9. Calendrier des compétitions
 - A.10. Liste des juges
 - A.11. Liste des experts techniques
 - A.12. Date d'application des modifications de règlements
 - A.13. Budget aéromodélisme
 - A.14. Passage d'un règlement provisoire à un règlement officiel
 - A.15. Critères retenus pour devenir catégorie de championnat du monde
- Annexe A.1 - Guide pour soumettre une candidature pour l'organisation d'un championnat du monde ou continental pour approbation de la CIAM
- Annexe A.2 - Formulaires :
- Annexe A.2a Inscription des compétitions
 - Annexe A.2b Exemple de proposition CIAM
 - Annexe A.2c Nomination des juges
 - Annexe A.2d Nomination des experts techniques
 - Annexe A.2e Bulletin de nomination des membres du Bureau
 - Annexe A.2f-k Nomination pour les diplômes et médailles de la CIAM

SECTION 4B - REGLES GENERALES POUR LES COMPETITIONS INTERNATIONALES

- B.1. Définition générale des compétitions internationales
- B.2. Types de compétitions internationales
- B.3. Concurrents et équipes
- B.4. Officiels de la compétition
- B.5 Organisation des compétitions internationales
- B.6. Organisation spécifique des championnats du monde et continentaux
- B.7. Information concernant la compétition et les droits d'engagement pour les championnats du monde et continentaux
- B.8. Conditions particulières d'organisation de compétitions
- B.9. Vol Libre
- B.10. Vol Circulaire
- B.11. Radiocommande
- B.12. Chronométrage
- B.13. Durée de la compétition
- B.14. Interruption de la compétition

- B.15. Classements et récompenses en championnat du monde ou continental
- B.16. Contrôle des caractéristiques des modèles
- B.17. Réclamations
- B.18. Instructions et mesures de sécurité
- B.19. Disqualification de la compétition
- B.20. Trophées des championnats de la FAI
- Annexe B.1.a - Exemple de certificat de caractéristiques des modèles
- Annexe B.1.b - Etiquette FAI
- Annexe B.2 - Marque de nationalité et immatriculation des appareils
- Annexe B.3 - Organisation générale d'un championnat du monde

SECTION 4C - AEROMODELES

Règlements généraux et règles pour les compétitions et les records

CHAPITRE UN - REGLEMENTS GENERAUX POUR LES AEROMODELES

- 1.1. Définition générale des aéromodèles
- 1.2. Caractéristiques générales des aéromodèles
- 1.3. Classification des aéromodèles
- 1.4. Définition des termes utilisés pour les caractéristiques des modèles et les règlements
- Annexe 1.1 Catégories d'aéromodèles pour les championnats du monde

CHAPITRE DEUX - RECORDS

- 2.1. Catégories retenues pour un record du monde
- 2.2. Caractéristiques générales des aéromodèles pour les tentatives de records
- 2.3. Règlements particuliers pour les records de durée
- 2.4. Règlements particuliers pour les records de distance en ligne droite
- 2.5. Règlements particuliers pour les records de vitesse en ligne droite
- 2.6. Règlements particuliers pour les records de vitesse en circuit fermé
- 2.7. Règlements particuliers pour les records de vitesse en vol circulaire
- 2.8. Règlements particuliers pour les records d'altitude
- 2.9. Règlements particuliers pour les records de distance en circuit fermé
- 2.10. Règlements particuliers pour les records en vol autonome
- 2.11. Dossier d'une tentative de record
- 2.12. Pièces justificatives
 - Tableau I - Classification des records
 - Tableau II - Demande d'homologation d'un record d'aéromodèle
 - Tableau III - Check liste pour les dossiers de record d'aéromodèle

VOLUME ABR

SECTION 4A

CHAPITRE UN - RÈGLEMENT INTERIEUR DE LA CIAM

A.1. ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE

- A.1.1. L'assemblée plénière (Plenary Meeting) de la CIAM sera réunie une fois l'an en mars ou à toute autre date qui sera choisie par le Président de la CIAM. La réunion se tiendra au siège de la FAI, à Lausanne, s'il n'y a pas d'avantage particulier à ce qu'elle se tienne ailleurs, sous réserve de l'approbation du secrétaire général de la FAI.
- A.1.2. L'ordre du jour (agenda) de la réunion est préparé par le secrétaire de la CIAM en accord avec le Président de la CIAM et diffusé par le secrétariat de la FAI.
- A.1.3. L'agenda comprendra les propositions présentées sous la forme notifiée § A.6 et A.12. L'agenda devra être diffusé aux Aéro-Clubs Nationaux (ACN) et aux membres du Bureau avec la convocation pour la réunion au plus tard 45 jours avant la réunion. Si l'agenda n'est pas diffusé dans les délais prévus, l'assemblée plénière peut être repoussée par le Président.

A.2. DÉROULEMENT DES ASSEMBLÉES PLÉNIÈRES

- A.2.1. Les réunions techniques préliminaires tenues sous la direction de leur président respectif de sous-comité auront lieu le premier jour. Ces réunions seront consacrées à l'examen des questions figurant à l'agenda, aux fins de discussion et de résolution des membres présents et seront suivies d'un compte-rendu contenant leurs recommandations à l'assemblée plénière. Sont admis à y participer : les membres des sous-comités, les délégués ayant droit de vote, les remplaçants et toutes autres personnes déléguées par leur Aéro-Club National (ACN). Parmi ces personnes admises à participer, une seule a le droit de voter, par pays ; les membres des sous-comités sont également autorisés à voter, lors des réunions techniques.
- A.2.2. Le Président peut ajouter à l'agenda toute question considérée comme urgente.
- A.2.3. Les minutes de l'assemblée plénière seront rédigées par le secrétaire, approuvées par le Président et remises au secrétariat au plus tard 6 semaines après l'assemblée.

A.3. BUREAU

- A.3.1. Le bureau est composé d'un Président, de trois vice-présidents, d'un secrétaire, d'un secrétaire technique, d'un secrétaire adjoint et des présidents des sous-comités qui ont des catégories officielles de championnats du monde, plus le président du sous-comité éducation. Il est complété par le précédent Président de la CIAM lequel ne dispose cependant pas du droit de vote. Le président peut aussi inviter les représentants des ACN préparant des championnats du monde ou toute autre personne nécessaire à l'accomplissement du travail du Bureau.
- A.3.2. Les questions suivantes sont de la compétence du Bureau :
- a) L'interprétation, l'application et le contrôle des décisions de la CIAM.
 - b) Le contrôle de l'organisation des championnats du monde et continentaux.
 - c) L'approbation des jurys et des juges des championnats du monde et continentaux, ainsi que l'officier de sécurité pour les championnats de modèles spatiaux.
 - d) La soumission des propositions à la CIAM.
 - e) L'accomplissement de toute mission affectée au Bureau par la CIAM.
 - f) L'approbation de la liste des juges et des experts techniques

Le Bureau n'est pas compétent pour modifier les décisions prises lors de l'assemblée plénière concernant le droit d'engagement maximum pour les concurrents et les aides aux championnats du monde et continentaux.

- A.3.3. Le secrétaire tiendra un registre des trophées perpétuels de la CIAM et est responsable de la rédaction des minutes de chaque réunion et de leur envoi au Président dans les 4 semaines suivant la réunion.

Que les minutes de la réunion du Bureau de décembre seront envoyées par le secrétaire électroniquement aux membres du Bureau, aux présidents des sous-comités et au secrétariat de la FAI au plus tard le 15 janvier de chaque année.

- A.3.4. Le secrétaire adjoint devra soutenir les activités du secrétaire et du secrétaire technique. En particulier il devra contribuer aux Minutes des réunions du Bureau et de l'assemblée plénière, ainsi qu'à la rédaction définitive de ces Minutes et soutenir ou exécuter les activités que les secrétaires lui délèguent. Le secrétaire adjoint ne doit en aucun cas, approcher directement les membres individuels du secrétariat de la FAI ou du Bureau, ou les Présidents de sous comités, mais doit travailler en passant par le secrétaire et le secrétaire technique.
- A.3.5. Le secrétaire technique aura la responsabilité de maintenir la section 4 du code sportif à jour et de le compléter par les amendements et additifs résultant des décisions de la CIAM. Il coordonnera également le travail des sous-comités spécialisés, autant que nécessaire. Le secrétaire technique, enfin, vérifiera les dossiers de tentative de record.
- A.3.6. Le Bureau se réunit une fois par an, en décembre ou à tout autre moment choisi par le Président de la CIAM.

A.3.7 Publication des instructions de sécurité et des règlements de sécurité

A.3.7.1 Publication en urgence de règles de sécurité

- a) Les ACN (Aéro-Club Nationaux) seront informés de toutes instructions de sécurité par e-mail dans les cinq jours qui suivent la fin d'une assemblée plénière, ou l'agrément de la majorité des membres du Bureau de la CIAM dans le cas d'instructions de sécurité qui nécessitent d'être mises en place entre les assemblées plénières de la CIAM.
- b) Toute instruction de sécurité devra apparaître sur la page d'accueil de la CIAM, sur le site de la FAI dans les cinq jours qui suivent la fin de l'assemblée plénière ou la décision du Bureau de publier une telle instruction prise entre les assemblées plénières.
- c) Toutes les instructions de sécurité seront sous la responsabilité du secrétaire technique qui peut contacter le Président du sous-comité concerné en ce qui concerne la formulation de telles instructions
- d) Ce sera la responsabilité du secrétaire technique, ou en son absence, celle du secrétaire de la CIAM, de contacter le secrétariat de la FAI si nécessaire, pour décider de la forme de diffusion de toute instruction de sécurité.

A.3.7.2 Urgence des règlements de sécurité

- a) Voir A.3.7.1.a & b.
- b) Les règles de sécurité nouvelles ou modifiées devront prendre effet dans un délai de un mois calendaire à partir de la fin de l'assemblée plénière de l'année en cours, ou pour la compétition de la CIAM qui suit, dans la catégorie considérée, suivant ce qui vient en premier.
- c) Toute règle de sécurité nouvelle ou modifiée, devra apparaître dans les bulletins des organisateurs de championnat concernés qui doivent se dérouler dans l'année.
- d) Toute règle de sécurité sera sous la responsabilité du secrétaire technique qui devra contacter le Président du Sous-comité concerné pour ce qui concerne les règles de sécurité particulières.
- e) Voir A.3.7.1.d.

A.4. SOUS-COMITES

- A.4.1. La CIAM peut constituer des sous-comités qui sont consultés par elle, pour avis, sur des questions sportives et techniques relatives à la discipline spécialement concernée.

A.4.2. La CIAM élit au scrutin secret le président de chaque sous-comité technique pour une période de deux ans, avec confirmation facultative après un an. Il peut être réélu un nombre illimité de fois. Il ne peut avoir de responsabilité que dans un seul sous-comité. L'élection devra avoir lieu à l'assemblée plénière de l'année au cours de laquelle le sous-comité a une réunion normalement programmée pour prises de décision et dans laquelle un championnat du monde pour la catégorie concernée est organisé (voir A.12 pour la programmation).

A.4.3. Chaque sous-comité comprendra au minimum 6 membres, président compris, de nationalités différentes, quel que soit le nombre de membres. Le président du sous-comité nommera les membres de sa propre initiative, mais ceux-ci doivent être agréés par leur Aéro-Club National. Les ACN peuvent proposer, mais non désigner, d'autres membres en remplacement. Le président du sous-comité a pour obligation de publier sur le site Internet de la FAI la liste des membres de son sous-comité, avant le 1^{er} mai de chaque année.

A.4.4. Les membres des sous-comités servent, à titre individuel, en qualité d'experts consultés, et ne sont donc pas tenus de représenter les points de vue de leur ACN.

A.5. MODE DE TRAVAIL DES SOUS-COMITES

A.5.1. Les présidents des sous-comités sont libres d'organiser le travail de leur sous-comité, les réunions, la correspondance, etc. de la façon qu'ils estiment la plus efficace. Les présidents doivent envoyer une liste des membres de leur sous-comité respectif, aussitôt que celle-ci a été établie, au Président de la CIAM et à la direction de la FAI. La même procédure s'applique à l'occasion de tout changement intervenant dans la composition des sous-comités.

A.5.2. Les sous-comités ne peuvent, en aucun cas, publier des recommandations, des guides ou des règles qui n'ont pas été, au préalable, approuvés par la CIAM ou le Bureau.

A.6. PROPOSITIONS SOUMISES A LA CIAM

A.6.1. Chaque proposition doit être conforme aux spécifications suivantes :

- a) Mentionner le volume du code sportif ou ses amendements concernés dûment approuvés, auxquels la proposition se réfère.
- b) Citer le paragraphe concerné et/ou la rubrique du code sportif.
- c) détailler exactement ce que sera la modification ou l'addition du texte. Le texte supprimé devra être rayé, le nouveau texte sera écrit en caractères gras et souligné.
- d) Donner la (les) raison(s) à la suite de la modification proposée dans un court paragraphe.
- e) Les amendements techniques doivent être accompagnés d'une documentation appropriée.
- f) Soumettre toute proposition, et toutes les propositions pour chaque catégorie de règlement sur une feuille séparée des autres catégories, c'est à dire, les propositions de vol libre séparées de celles du vol circulaire, la voltige RC séparée du planeur RC, etc.
- g) Toute proposition de règlement, guides et paragraphes quels qu'ils soient, acceptés pour être publiés à l'agenda, doivent être disponibles sous forme électronique afin de faciliter leur inclusion dans l'agenda. En plus, une copie papier établie par l'organisme approprié devra être envoyée au secrétariat de la FAI pour confirmation.
- h) Des amendements à des modifications de règlements qui ne sont pas encore entrés en application ne seront pas acceptés.

Note : (i) Voir aussi A.12.

(ii) Un document en Word contenant le schéma ci-dessus est téléchargeable sur le site de la FAI pour faciliter la rédaction des propositions dans le format convenu. Un exemple est montré dans l'annexe A.2.b

A.6.2. Les propositions peuvent être soumises à la CIAM par :

- a) Tous les ACN et/ou les délégués désignés à la CIAM.
- b) Le Bureau de la CIAM.

- c) Les présidents des divers sous-comités, sous réserve de l'accord de la majorité des membres du sous-comité concerné.

A.7. ÉCHÉANCIER POUR LES PROPOSITIONS A LA CIAM

- A.7.1. Toutes les propositions émanant des sous-comités et des ACN à soumettre à l'assemblée Plénière doivent être reçues, en double exemplaire par le secrétariat de la FAI, pour le 15 novembre, afin d'être incluses à l'agenda. Simultanément, une copie sera également envoyée au Président de la CIAM. Les propositions seront examinées par le Bureau de la CIAM, après quoi le Président établira le projet. Le secrétariat de la FAI composera l'agenda et l'enverra à tous les Aéro-Clubs Nationaux avant le 31 janvier. Si l'agenda n'est pas envoyé dans les délais, l'assemblée plénière pourra être reportée par le Président. Le secrétariat terminera l'agenda et le fera parvenir à tous les Aéro-Clubs nationaux selon A.1.3. Voir aussi A.12.

A.8. LANGUES

- A.8.1. La langue de travail de la CIAM est l'anglais.

A.9. CALENDRIER DES COMPETITIONS

- A.9.1. Les demandes d'inscription au calendrier international de compétitions de la FAI doivent être reçues au secrétariat de la FAI pour le 15 novembre au plus tard, avec le nom, l'adresse et le numéro de téléphone, fax etc. de la personne à contacter pour des informations complémentaires. L'imprimé à utiliser figure en Annexe 2 de cette section.

Chaque inscription de compétition doit être accompagnée d'un droit d'inscription à la CIAM. Le montant de ce droit d'inscription est fixé annuellement par la CIAM tel qu'indiqué au paragraphe A.13.1. Le paiement peut être effectué par carte bancaire ou transfert bancaire mais dans tous les cas, les frais de carte ou de banque sont à la charge du dépositaire. Si le droit d'inscription n'est pas reçu au 15 novembre, la compétition sera retirée du calendrier.

Des concours internationaux ouverts pourraient être inscrits entre les réunions de la CIAM, à la condition toutefois d'être proposés 3 mois avant leur date prévue, au secrétariat de la FAI, avec copie au Président de la CIAM et au secrétaire technique. Les demandes d'inscription de compétitions internationales ouverts reçues au secrétariat de la FAI après le 15 novembre ne seront pas prises en considération pour la coupe du monde de l'année en cours.

Les droits d'inscription et les documents concernant les championnats du monde et continentaux et les compétitions de coupe du monde devront être reçus par la FAI pour le 15 novembre de l'année précédant les championnats ou compétitions coupe du monde.

- A.9.2. Le Bureau a le droit, à tous moments, de retirer un concours du calendrier de la CIAM si, de l'avis du Bureau, l'organisation apparaît non conforme au standard souhaité. Le Président s'assurera que tous les ACN ont été informés.

A.10. LISTE DES JUGES

Les propositions de personnes pour l'inscription sur la liste des juges internationaux doivent être reçues par le secrétariat de la FAI au plus tard le 15 novembre. La liste sera valable pour deux ans à partir du 1^{er} janvier qui suit, et peut être mise à jour annuellement. Si aucune liste n'est proposée avant le délai, l'ancienne liste est maintenue. Les noms indiqués dans la liste des juges sont considérés comme consultatifs. Les propositions doivent mentionner l'adresse, le téléphone, fax et e-mail des personnes mentionnées.

Le formulaire à utiliser figure en annexe 2 de cette section.

A.11. LISTE DES EXPERTS TECHNIQUES

Les propositions de personnes pour l'inscription sur la liste des experts techniques, à partir de laquelle les présidents élus des sous-comités peuvent choisir leurs membres, devront être reçues au secrétariat de la FAI au plus tard le 15 novembre. La liste sera valable pour deux ans à partir du 1^{er} janvier qui suit, et peut être mise à jour annuellement. Si aucune liste n'est proposée avant le délai, l'ancienne liste est maintenue. Les noms proposés dans la liste des experts doivent être considérés comme indicatifs. Les propositions doivent mentionner l'adresse le téléphone fax et e-mail des

personnes concernées. Les sous-comités seront formés pour une période allant d'une séance plénière à la suivante.

Le formulaire à utiliser figure en annexe 2 de cette section.

A.12. DATE D'APPLICATION DES MODIFICATIONS DE RÈGLEMENTS

Pour toutes les catégories, la règle des deux ans concernant la non modification des caractéristiques des aéromodèles et des modèles spatiaux, les programmes de figures, et les règlements de compétition sera strictement appliquée, mais en phase avec le cycle des championnats du monde de chaque catégorie. Les règlements peuvent être modifiés l'année d'un championnat du monde, et toute modification deviendra effective au 1^{er} Janvier suivant.

Les seules exceptions autorisées à cette procédure concernent les problèmes de sécurités urgents et nécessaires, les clarifications indispensables des règlements et les règles de bruit.

Dans des circonstances normales, en application de la procédure de modification de règlement, une réunion technique pourra avoir lieu lors de l'assemblée plénière de la CIAM dans le courant de chaque année de championnat du monde dans cette catégorie. En cas d'urgence, de propositions concernant la sécurité, ou de problèmes considérés urgents par le président du sous-comité, celui-ci est autorisé à programmer une réunion technique intermédiaire.

Toutes les propositions devront être tout d'abord examinées soigneusement par les présidents des sous-comités concernés qui les vérifieront pour leur validité avant d'être présentées au Bureau. Les présidents auront la responsabilité de signaler toute ambiguïté ou manque de conformité avec les exigences de la CIAM dans la proposition, de même que toute répercussion possible sur d'autres règlements. A part les exceptions mentionnées ci-dessous, les propositions ne seront acceptées sur l'agenda de la Plénière que les années pour lesquelles une réunion technique sera organisée. Cela s'applique aux catégories officielles uniquement.

Note - Il y a deux dates d'application pour cette modification de règlement : 1/1/2007 pour les catégories qui ont des championnats du monde en 2007 et 1/1/2008 pour les catégories qui ont des championnats du monde en 2008.

Le calendrier suivant sera utilisé pour la préparation du code sportif :

- a) Dans les deux semaines qui suivent l'assemblée plénière de mars, chaque président de sous-comité et le secrétaire technique devront insérer les propositions approuvées pour mise en application l'année suivante. Ce texte sera préparé sur le site de travail privé du Bureau comme une copie préparatoire de travail.
- b) A la publication des minutes officielles, le texte préparatoire sera revu pour la précision et les changements nécessaires faits à ce moment-là. Le texte revu devra être prêt pour le 1^{er} août et envoyé au siège de la FAI pour préparation finale et mise en forme correcte.
- c) Au 1^{er} octobre, le code sportif finalisé sera diffusé sur la liste officielle des délégués à la CIAM pour "commentaires". Tout commentaire ou correction sera transmis au secrétaire technique qui les présentera à la réunion du Bureau de la CIAM de novembre/décembre pour prise en considération et possible action.
- d) A la suite de la réunion du Bureau de novembre/décembre, le code sportif modifié sera mis sur le site Internet de la CIAM/FAI au plus tard le 1^{er} janvier.

A.13. BUDGET AEROMODELISME

A.13.1. Un budget "aéromodélisme" sera établi pour gérer les fonds provenant du versement des droits d'engagement des manifestations au calendrier sportif de la FAI. Ces droits d'engagement pour les différents types de compétitions internationales seront revus chaque année par le Bureau et les changements du montant de ces droits d'engagement proposés par le Bureau devront être approuvés par l'assemblée plénière.

A.13.2. Les fonds récoltés seront utilisés pour :

- a) régler les frais d'impression du bulletin CIAM Flyer ;
- b) payer le coût des médailles et diplômes des épreuves de coupe du monde en aéromodélisme et modèles spatiaux ;

- c) régler les dépenses d'entretien et de restauration des trophées FAI lorsque nécessaires ;
- d) rembourser les frais de déplacement et d'hébergement au Président de la CIAM ou son représentant pour sa participation à la conférence générale de la FAI, le Bureau de la CIAM et l'assemblée plénière de la CIAM et ;
- e) payer les frais, dans la limite des fonds disponibles chaque année, non directement à la charge d'un NAC, de participation aux réunions de Bureau.

A.14. PASSAGE D'UN RÈGLEMENT PROVISOIRE A UN REGLEMENT OFFICIEL

- A.14.1. Avant d'être pris en considération pour être adopté par la CIAM comme règlement officiel FAI, les règlements provisoires doivent tout d'abord avoir été, utilisés pour au moins cinq concours internationaux, intéressant en tout au moins cinq pays différents membres de la FAI (mais pas nécessairement cinq pays par concours).
- A.14.2. Là où il y a une grosse demande pour une catégorie, l'assemblée plénière pourra décider de transgresser les conditions contenues dans le paragraphe A.14.1. et adopter des règlements provisoires comme règlements officiels, effectifs dès le 1^{er} janvier qui suit.

A.15. CRITÈRES RETENUS POUR ÊTRE CATÉGORIE DE CHAMPIONNAT DU MONDE

- A.15.1. Avant d'être retenu par la CIAM pour être utilisé en championnat du monde et/ou championnat continental, il doit s'écouler une période minimum de deux ans à partir du moment où les règlements sont devenus officiels pendant lesquels au moins deux concours internationaux ont été organisés, chacun avec une participation minimum de cinq pays membres de la FAI. Également, des rapports des présidents de jury de chacun de ces concours devront être envoyés aux présidents des sous-comités techniques concernés pour recommandation à la CIAM.

A.16. REGLEMENTS NATIONAUX

- A.16.1. De manière à attirer plus de participants dans les compétitions d'aéromodélisme, chaque ACN pourra établir, en plus des règlements FAI, d'autres catégories d'aéromodèles. Les caractéristiques de la section générale et des aéromodèles devront être identiques aux catégories d'aéromodèles officielles de la FAI.

ANNEXE A.1

GUIDE POUR SOUMETTRE UNE CANDIDATURE POUR L'ORGANISATION D'UN CHAMPIONNAT DU MONDE OU CONTINENTAL POUR APPROBATION DE LA CIAM

DATES : date d'ouverture et de clôture, et date d'engagement.

LIEU : décrire la région et joindre une carte montrant le lieu d'hébergement et le terrain de vol.

JURY ET JUGES : liste du jury FAI, président et membres, pour approbation par le Bureau ou l'assemblée plénière de la CIAM. Voir les règlements pour la composition du Jury. Choisir le Jury et les juges à partir de la liste approuvée par la CIAM.

COMPÉTITION : Énoncer les catégories par les lettres et les numéros appropriés. Faire état de l'emploi du temps et des dates pour chaque catégorie.

SPECTATEURS : détailler les arrangements souhaités pour attirer et encadrer les spectateurs et les médias.

ÉQUIPES : faire état du nombre de concurrents autorisés pour chaque pays et toutes personnes en supplément, tels que chefs d'équipe, aides, interprètes qui constitueraient l'équipe officielle approuvée par l'Aéro-club National.

RÉCOMPENSES : faire état des prix qui seront attribués, médailles, trophées, diplômes et définir à quelles places et à quelles catégories ils seront décernés. Des médailles et trophées de la FAI sont décernés aux championnats du monde ainsi qu'à la fin d'un cycle de coupe du monde, et des médailles et diplômes seront décernés aux championnats continentaux.

TERRAIN DE VOL : situer l'aire de lancement ou autre, l'aire décernée à chaque équipe, tentes, postes de secours et autres "facilités" disponibles sur le terrain telles que buvettes et toilettes.

HÉBERGEMENT : décrire le logement, les repas et le banquet.

TRANSPORTS : indiquer quels transports seront fournis par l'organisateur. Indiquer également les moyens de transports existants pour se rendre au lieu de rendez-vous.

EXCURSION : une journée sera gardée en réserve comme journée libre pour permettre de terminer les vols au cas où le programme aurait été retardé par les conditions météorologiques ou d'autres raisons. Il est de première importance de terminer les vols. Si d'autres activités sont prévues ce jour là, tel qu'une excursion, cela est possible à la condition d'avoir terminé le championnat. Si une excursion est prévue dans le montant du droit d'engagement, ce doit être une option et son prix être séparé du droit d'engagement principal. Décrire l'excursion en détail. Des informations touristiques pourront être fournies aux concurrents pour faciliter leur séjour dans la région.

DROITS D'ENGAGEMENT : les droits d'engagement consistent en un droit obligatoire à payer par tous les concurrents et chefs d'équipe et en un droit facultatif qui concerne l'hébergement et la nourriture. Tous les prix doivent être mentionnés en Euros. Indiquer exactement ce que cela inclut (droit d'engagement pour la compétition, repas, hébergement, transports etc.) pour les concurrents, les aides et les accompagnateurs.

CORRESPONDANCE : indiquer le nom et l'adresse de la personne responsable à qui toute correspondance concernant le championnat devra être adressée.

PRÉCÉDENTS : inclure des détails sur les compétitions internationales des catégories concernées qui se sont déroulées sur le même lieu et avec une organisation semblable ; s'il y en a eu.

BUDGET : présenter un budget pour le coût total de la manifestation pour permettre à la CIAM de confirmer que les droits d'engagement et le montant de l'hébergement et des repas ont été établis à un niveau raisonnable. Des informations complémentaires sur le budget devront comprendre des documents authentifiés montrant l'évidence des coûts locaux de l'hébergement et des repas ainsi qu'un état des cours d'échange de la monnaie dans laquelle est établi le budget.

ANNEXE A.2

Formulaires : utiliser les versions originales en langue anglaise disponibles sur le site de la FAI (<http://www.fai.org/aeromodelling/documents>).

- Annexe A.2a : inscription des compétitions au calendrier sportif de la FAI
- Annexe A.2b : explication à fournir pour remplir une proposition à soumettre à la CIAM
- Annexe A.2c : formulaire de nomination des juges internationaux FAI
- Annexe A.2d : formulaire de nomination des experts techniques des sous-comités
- Annexe A.2e : formulaire de nomination des membres du Bureau
- Annexe A.2f : formulaire de nomination pour le diplôme Antonov (pour récompenser des innovations techniques)
- Annexe A.2g : formulaire de nomination pour la médaille Andrei Tupolev Antonov (pour des victoires en championnat du monde et championnat national dans la même catégorie la même année)
- Annexe A.2h : formulaire de nomination pour la médaille Andrei Tupolev Antonov (pour une performance remarquable de record)
- Annexe A.2i : formulaire de nomination pour le diplôme Alphonse Penaud (pour récompenser des résultats sportifs)
- Annexe A.2j : formulaire de nomination pour la médaille d'or d'aéromodélisme de la FAI (pour récompenser un mérite remarquable dans l'organisation d'activités)
- Annexe A.2k : formulaire de nomination pour le diplôme Franck Ehling (pour récompenser une réalisation remarquable d'une organisation ou individuelle en relation avec la promotion de l'aviation à travers l'utilisation d'aéromodèles)

SECTION 4B

REGLEMENTS GENERAUX POUR LES COMPETITIONS INTERNATIONALES

B.1. DEFINITION GENERALE DES COMPETITIONS INTERNATIONALES

Toute manifestation d'aéromodélisme ou de modèles spatiaux dans laquelle les concurrents sont des individuels ou des équipes, appartenant à au moins deux nations différentes. Organisées par l'Aéro-Club National ou avec son autorisation ou sa participation selon les règlements du code sportif section 4b, 4c et 4d, ces compétitions doivent être inscrites au calendrier sportif de la FAI et ne sont ouvertes qu'aux détenteurs d'une licence sportive de la FAI en cours de validité.

B.2. TYPES DE COMPETITIONS INTERNATIONALES

B.2.1. Compétitions internationales ouvertes

Compétitions dans lesquelles sont admis tous les aéromodélistes détenteurs d'une licence sportive de la FAI. Ces compétitions ne donnent lieu qu'à un classement individuel.

B.2.2. Compétitions internationales à participation limitée

Compétitions pour lesquelles tous les concurrents sont désignés par leur Aéro-Club National. Ces compétitions donneront lieu à un classement individuel et éventuellement à un classement par équipe.

B.2.3. Championnats continentaux

Compétitions internationales à participation limitée pour lesquelles les concurrents sont désignés par leur ACN et sont des individuels ou des équipes d'au moins quatre nationalités différentes d'un même continent. Un classement individuel sera établi, et éventuellement un classement international par équipe. Ces compétitions ne peuvent être organisées que les années où il n'y a pas de championnats du monde dans la même catégorie.

Le nombre de catégories dans un championnat continental est limité à cinq (5) pour les seniors et cinq (5) pour les juniors.

B.2.4. Championnat du monde

Compétition internationale à participation limitée pour laquelle les concurrents doivent être désignés par leur ACN. Ces compétitions donnent lieu à un classement individuel et un classement par équipe. Le code sportif section générale 3.5.1 est appliqué.

La CIAM détermine la répartition et le calendrier des championnats du monde.

Chaque championnat du monde est normalement organisé tous les deux ans.

Le nombre de catégories dans un championnat du monde est limité à cinq (5) pour les seniors et cinq (5) pour les juniors.

B.2.5. Coupe du monde

Ceci est un classement des résultats de concours internationaux ouverts particuliers, établi sur une année. Une coupe du monde peut être organisée par le sous-comité concerné, pour chacune des catégories reconnues pour les championnats du monde.

Si un sous-comité de la CIAM choisit d'organiser une coupe du monde, il doit :

- a) Définir les règles d'attribution des points. Cela doit être publié au code sportif.
- b) Définir à l'avance les concours internationaux ouverts qui seront sélectionnés à partir du calendrier de la FAI.
- c) Collecter les résultats de chaque compétition et attribuer les points aux concurrents.
- d) Produire et diffuser les positions dans la coupe du monde tout au long de l'année.

- e) Dans chaque catégorie, décerner une médaille et un diplôme de la FAI au vainqueur et un diplôme de la FAI au second et troisième.

B.2.6. Classement international

Il s'agit d'un classement continu, basé sur les résultats de tous les concours internationaux ouverts, des championnats continentaux et du monde et des concours de coupe du monde. Un classement international peut être organisé par les sous-comités de la CIAM, pour toutes les catégories de championnat du monde.

Si un sous-comité décide de faire un classement international, il doit :

- a) définir des modalités de classement qui doivent être publiées au code sportif.
- b) Collecter les résultats de chaque compétition et leur appliquer les modalités de classement.
- c) Produire et diffuser les listes de classement mises à jour, chaque année.

B.2.7. Séries nationales et internationales ouvertes

L'organisme national de chaque pays où se déroule la manifestation sportive est responsable. Chaque participant doit avoir une licence sportive de la FAI en cours de validité. Un droit d'enregistrement en euros, équivalent à 35 euros est demandé pour inscription au calendrier FAI.

B.3. CONCURRENTS ET EQUIPES

B.3.1. Concurrents

Sauf si spécifié par ailleurs, le concurrent désigné sur le bulletin d'engagement doit être le constructeur des modèles engagés.

B.3.2. Licences sportives

Tout concurrent, chef d'équipe et chef d'équipe adjoint s'engageant dans une compétition internationale doit être en possession d'une licence sportive de la FAI. Cette licence sportive est délivrée par l'ACN du concurrent, du chef d'équipe et du chef d'équipe adjoint suivant les dispositions indiquées dans la section générale du code sportif et doit porter la marque d'identification nationale.

B.3.3. Concurrent par procuration et remplacement d'équipiers

Les vols par procuration ne sont pas autorisés, dans aucune catégorie à la fois d'aéromodèles et de modèles spatiaux. Le remplacement d'équipiers est permis seulement jusqu'au moment de l'inscription ou avant le contrôle des modèles suivant ce qui vient en premier.

B.3.4. Classement par âge dans les compétitions

Un concurrent est considéré comme étant junior jusqu'à et pendant l'année calendaire où il atteint l'âge de 18 ans. Tous les autres concurrents sont classés comme seniors.

- a) Des championnats du monde ou continentaux peuvent être organisés spécialement pour les juniors. A ces championnats juniors, tous les concurrents, tous les aides, les membres des équipes les mécaniciens ou assistants doivent tous être des juniors. A l'exception des championnats de planeurs RC (F3B et F3J), les chefs d'équipe et/ou leurs adjoints dûment inscrits, et les officiels organisateurs sont les seuls seniors autorisés sur les aires de départ.
- b) S'il y a trois ou plus, juniors engagés dans un concours international, il doit y avoir un classement junior séparé inclus dans les résultats.
- c) Si le Champion du monde ou continental junior en titre est trop âgé pour défendre son titre, au prochain championnat du monde ou continental junior, il/elle sera autorisé à concourir dans la catégorie senior au championnat du monde ou continental dans les trois années qui suivent l'obtention de son titre, mais pas nécessairement dans le cadre de l'équipe nationale de son pays.

B.3.5. Equipes nationales pour les championnats du monde ou continentaux

Une équipe nationale est composée dans chaque catégorie de trois concurrents individuels ou de trois paires de concurrents au plus, ainsi que d'un chef d'équipe. Pour le vol circulaire (F2) seulement, l'équipe peut être formée de quatre concurrents individuels ou de quatre paires de concurrents pour

chaque catégorie au maximum, à condition que le quatrième concurrent soit/soient junior(s), plus un chef d'équipe. Chaque champion en titre aura le droit, avec l'accord de son ACN, de participer au championnat suivant, dans la même catégorie, qu'il soit ou non membre de son équipe nationale. S'il n'est pas membre de son équipe nationale, son résultat ne sera pas pris en considération pour le classement par équipe.

B.3.6. Chef d'équipe

Le chef d'équipe peut apporter son aide aux concurrents. Il est le seul autorisé à intervenir en cas de désaccord, contestation ou réclamation, auprès du jury ou des organisateurs. Il est obligatoire en cas de championnat du monde ou continental. Tout membre d'une équipe officiellement engagée peut être désigné comme chef d'équipe.

Pour le vol libre et le vol circulaire, le chef d'équipe peut avoir un adjoint, inscrit au près de l'organisateur, qui aura les mêmes attributions que le chef d'équipe, sauf que l'adjoint ne sera pas autorisé à traiter avec le jury ou l'organisateur excepté pour le dépôt des réclamations.

B.4. OFFICIELS DE LA COMPETITION

B.4.1. Jury FAI

Les organisateurs de toute compétition internationale inscrite au calendrier sportif de la FAI, doivent désigner un jury FAI de trois membres, au moins deux d'entre eux seront choisis, pour leur compétence dans la classe de modèles participant à l'épreuve. Il incombe au jury de vérifier si le déroulement de la compétition est conforme aux règlements des sections 4b c et d du code sportif, le jury a tout pouvoir de prendre toute décision dictée par les circonstances et de trancher les litiges éventuels. Avant le début de la compétition, le Jury FAI doit s'assurer que l'organisateur a satisfait aux obligations de la règle B.8. et si nécessaire, les sections B.9, B.10, B.11.

Les membres du jury FAI doivent avoir au moins une langue commune.

Aux championnats du monde et continentaux, le Jury FAI devra demeurer indépendant des organisateurs de façon à pouvoir faire appliquer les règlements de la FAI et agir en tant qu'arbitre indépendant entre les organisateurs et les concurrents pour régler tous les litiges qui pourraient survenir.

Le président du Jury FAI de chaque concours international devra envoyer un rapport à la FAI dans le courant du mois qui suit le concours. Ce rapport devra mentionner tout écart avec le code sportif et toutes les circonstances exceptionnelles qui ont pu se produire. Au cas où un nouveau record du monde serait établi au cours d'un championnat mondial ou continental, le Jury FAI de ce championnat a la responsabilité d'avertir le secrétariat de la FAI dans le sept jours (7) jours qui suivent l'établissement du record, et de rappeler au concurrent et à l'organisateur la nécessité de rassembler la documentation nécessaire à la constitution du dossier d'homologation dans le délai prévu.

Les membres du Bureau, les présidents de sous-comités, tout délégué et membre du sous-comité concerné, sont, en cas d'urgence, automatiquement approuvés pour servir comme membres du Jury.

- B.4.2. Dans le cas d'un championnat du monde, le jury doit être composé d'un membre au moins du Bureau de la CIAM ou du président du sous-comité concerné. Le deuxième membre doit être un délégué de la CIAM ou quelqu'un qui, dans les 5 années précédentes a fait partie d'un jury de championnat du monde de la FAI ou dans les 5 années précédentes a été pendant deux années de suite membre du sous-comité concerné par le championnat du monde. Le troisième membre peut être délégué par l'ACN du pays organisateur à la condition que si celui-ci soit choisi dans un autre pays, il aura obtenu l'accord de son ACN. Les membres d'un jury de championnats du monde ou continentaux seront de nationalités différentes. Les membres d'un jury de championnats du monde ou continentaux devront être approuvés par le Bureau de la CIAM.

Les membres d'un jury international doivent avoir été juges récemment et/ou avoir une expérience pratique de vol, dans la classe concernée.

- B.4.3. Dans le cas d'un championnat continental, le Jury doit comprendre au moins un délégué de la CIAM. Les trois membres du Jury doivent être de nationalités différentes et avoir l'approbation de leur ACN.

- B.4.4. Dans le cas d'autres compétitions internationales, le jury doit comprendre au moins un délégué de la CIAM. Ou une personne approuvée par son Aéro-Club National. Les deux autres membres peuvent

être délégués par l'ACN du pays organisateur. Les membres du jury doivent être d'au moins deux nationalités différentes.

Le Jury doit être annoncé avant le début de la compétition. Les membres du Jury ne peuvent pas être concurrents dans cette compétition, sauf lorsque le programme comprend un découpage par catégorie. Dans ce cas, un ou deux membres du jury peuvent être concurrents dans une catégorie, et doivent être remplacés par d'autres membres du Jury (qui ne sont pas concurrents dans cette catégorie). Les membres remplaçants doivent être choisis de manière à satisfaire à la règle de la langue et des nations différentes.

B.4.5. Officiels divers (juges, chronométreurs, ...)

Les organisateurs peuvent désigner des chronométreurs ou d'autres officiels de pays étrangers, sous réserve de leur approbation par leur ACN.

B.4.6. L'ACN responsable de l'organisation d'un championnat du monde ou continental doit soumettre à l'approbation de la CIAM ou du bureau de la CIAM la liste des juges pressentis. Les juges internationaux doivent avoir jugé récemment et / ou avoir pratiqué dans la catégorie pour laquelle ils ont été retenus.

B.4.7. L'organisateur d'une compétition de la CIAM FAI doit subvenir aux dépenses des membres du jury et des juges désignés par le Bureau, pour leur hébergement complet au cours de la compétition, ainsi que pour leur transport aller-retour jusqu'au lieu de la compétition (billet avion classe économique). Ceci ne s'applique pas aux membres du jury qui sont concurrents, selon les termes de la règle B.4.4.

B.5. ORGANISATION DES COMPETITIONS INTERNATIONALES

B.5.1. Organisation

Toute compétition internationale inscrite au calendrier sportif de la FAI doit être organisée conformément au code sportif, section générale et section 4b et 4c (ou 4b et 4d).

Les Aéro-Clubs Nationaux organisant de telles compétitions devront s'assurer que les responsables de l'organisation de ces manifestations ont une bonne connaissance des documents de la CIAM "Organisation générale d'un championnat du monde" (annexe B.3.), des guides de sécurité ainsi que des guides des organisateurs et guides des juges qui correspondent à cette épreuve.

Les recommandations fournies par les guides de l'organisateur devront être respectées.

B.5.2. Règlements locaux

Des règlements locaux établis par les organisateurs peuvent être publiés au plus tard dans le dernier bulletin disponible pour tous les concurrents, de préférence avant la date limite d'engagement. Les règles locales décidées ultérieurement doivent être diffusées par écrit avant le début du concours.

B.5.3. Bulletins d'engagement

Les bulletins d'engagement doivent mentionner :

Nom – prénom - date de naissance, (uniquement pour les juniors) - adresse postale – nationalité - N° de la licence FAI - catégories dans lesquelles le concurrent désire s'engager.

Pour les championnats du monde et continentaux, les bulletins d'engagement doivent être fournis par l'organisateur.

Pour les concours internationaux ouverts, un bulletin d'engagement doit être fourni à tout concurrent qui en demande un à l'organisateur mentionné sur le calendrier FAI.

B.5.4. Résultats

Les résultats doivent être envoyés à la FAI et aux ACN qui ont participé à la manifestation dans un délai d'un mois. Pour les compétitions qui font partie d'une coupe du monde, les résultats doivent être envoyés au coordinateur concerné dans un délai d'un mois.

Les résultats doivent comprendre le nom entier et la nationalité des concurrents classés et pour les compétitions de maquettes le nom du prototype d'avion ou de véhicule spatial que le concurrent a fait voler.

Les résultats fournis à la FAI et aux coordinateurs de coupe du monde doivent être sous forme électronique pour permettre leur publication sur le site internet de la FAI.

B.6. ORGANISATION SPECIFIQUE DES CHAMPIONNATS DU MONDE ET CONTINENTAUX

- B.6.1. Il incombe à la CIAM de décider quelles épreuves seront organisées en tant que championnat du monde ou continental et à quel ACN sera confiée l'organisation de ces épreuves. Les projets pour l'organisation de championnats peuvent être déposés à n'importe quel moment à l'avance d'une année choisie.

L'acceptation ferme d'un projet sera soumise normalement au vote de l'assemblée générale de la CIAM deux ans avant l'année du championnat proposé. Dans des situations exceptionnelles, la décision d'attribuer un championnat mondial ou continental peut être prise plus de deux ans avant l'année proposée pour ces championnats, à condition qu'une demande ait été faite avant le 15 novembre et publiée à l'agenda de l'assemblée plénière qui suit.

Pour pouvoir être soumis au vote, les projets doivent comprendre les détails complets mentionnés à l'annexe A.1. de la section 4a sauf pour les noms du Jury et des juges. Au cas où aucun projet recevable ne serait disponible deux ans à l'avance, la décision peut être différée à l'assemblée générale, précédant l'année du championnat. Si aucun projet n'a été accepté à cette réunion, l'assemblée générale peut exceptionnellement déléguer la décision à la réunion du Bureau de la CIAM de la fin de l'année.

C'est le tout dernier moment auquel une décision peut être prise concernant la désignation d'un championnat pour l'année suivante.

Avant le dernier 15 Novembre de l'année qui précède les championnats, les dates et lieux du championnat devront être communiquées au secrétariat de la FAI pour publication sur le site Internet de la FAI.

B.7. INFORMATIONS CONCERNANT LA COMPETITION ET LES DROITS D'ENGAGEMENTS POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE ET CONTINENTAUX

B.7.1. Information

Une première circulaire d'information (Bulletin N°1) et des bulletins d'engagement doivent être envoyés aux ACN ainsi qu'aux membres du jury et aux juges, après la réunion du Bureau à laquelle le Bulletin 0 a été présenté et approuvé, et au moins trois mois avant la date de la compétition.

B.7.2. Droits d'engagement

Le droit d'engagement consistera en un droit d'engagement de base, obligatoire, qui sera payé par tous les concurrents et chefs d'équipe, et un droit d'engagement facultatif qui couvrira la nourriture et l'hébergement.

Les organisateurs ont la possibilité de donner une date limite pour la réception des droits d'engagement. Les engagements reçus après cette date peuvent être soumis à des pénalités ou être refusés par l'organisateur.

Si un droit d'engagement obligatoire est exigé pour les aides et les supporters officiels, il ne devra pas dépasser 20% du droit d'engagement obligatoire pour les concurrents.

Les représentants accrédités des médias ne seront pas astreints à payer un droit d'engagement.

Les éléments permettant de calculer le droit d'engagement de base (applicable en fonction des conditions locales) sont les suivantes:

- Terrain de concours - location et coût des aménagements et dépenses d'organisation.
- Les frais d'organisation comprennent les frais de réunion et de transport des membres du comité d'organisation ; la location ou la mise à disposition des équipements nécessaires aux compétitions, s'ils ne sont pas déjà disponibles, tels que chronomètres, compte-tours, instruments d'optique, appareils de contrôle des modèles, tableaux d'affichage, talkies-walkies, contrôle des fréquences.

Equipement, fiches de vol, drapeaux, mâts de drapeaux, etc..., coût des réunions d'information des officiels et du personnel, informations à la presse, paquet souvenir, frais de transport, de licences et autorisations (PTT et administrations locales), parkings, timbres (bulletins d'information, correspondance), location de tentes. Le coût de toute cérémonie d'ouverture,

- Dans le cas où une personne est inscrite pour plusieurs fonctions (chef d'équipe, concurrent, aide, mécanicien etc.) elle paiera un seul droit d'engagement, celui qui correspond au montant le plus élevé des fonctions exercées par cette personne. Si, au cours du même championnat, il y a un classement junior et un classement senior, tout concurrent junior peut être également membre de l'équipe senior. Dans ce cas, il paiera uniquement le droit d'engagement correspondant aux juniors.

B.7.3. **Sponsor**

Il pourrait être possible d'obtenir un sponsor pour un ou plusieurs éléments cités ci-dessus. Ceci aura pour effet de diminuer le montant des engagements. C'est pourquoi le sponsoring est vivement recommandé. Toutefois, le sponsoring ne peut être pris en compte que si l'on est absolument certain qu'il sera obtenu, sinon, on doit s'attendre à un déficit. Les négociations de sponsoring devront être abordées aussitôt que possible.

B.7.4. **Droits d'engagement complémentaires**

Des droits d'engagement, séparés devront être proposés au choix pour : le logement (hôtel et camping); nourriture (banquet non compris) et banquet (et toute autre prestation supplémentaire).

Droit d'engagement maximum = droit d'engagement de base + hôtel + nourriture + banquet.

Le montant maximum possible est de 600 euros pour sept nuits (sauf pour les championnats qui nécessitent plus de plus de juges ou plus de 7 nuits).

Pour les championnats du monde qui nécessitent plus de cinq juges internationaux, un droit d'engagement supplémentaire peut être affecté à chaque concurrent pour couvrir les frais réels de déplacement, logement et nourriture pour ces juges supplémentaires à 5. Le droit d'engagement supplémentaire est limité à un maximum de 165 euros par concurrent.

Le coût de l'hébergement en hôtel devra rester dans des limites acceptables. Il faut penser que l'hébergement en hôtel est souvent le seul possible pour les participants lointains. Des hébergements de classe standard et prix moyens conviendront. On n'a pas besoin de luxe superflu. La même chose s'applique à la nourriture.

Toutes les offres devront être transmises avant le 15 novembre au président du sous-comité concerné et au secrétaire de la CIAM pour un examen de la structure de coût préalablement à l'examen en réunion de Bureau. Les offres devront contenir une explication claire des coûts totaux en euros pour les participants.

B.7.5. L'organisateur doit accuser réception du formulaire d'engagement et des droits d'engagement.

B.8. CONDITIONS SPECIALES REQUISES POUR L'ORGANISATION DE COMPETITIONS

L'organisateur doit :

B.8.1. S'assurer le concours d'un nombre suffisant d'officiels qualifiés, de chronométreurs et de membres du jury international FAI.

B.8.2. Leur procurer les instruments de mesure adéquats nécessaires au contrôle des caractéristiques des modèles participant à la compétition. Une liste de l'équipement minimum nécessaire en appareils de mesure est donnée au guide de l'organisateur pour chaque catégorie.

B.8.3. Donner aux concurrents la possibilité de déterminer les caractéristiques de leurs modèles avant le début de la compétition à l'aide des instruments de mesure officiels.

B.8.4. Prévoir au moins une journée d'entraînement précédant la compétition qui devra être annoncée en même temps que le programme des épreuves sur la circulaire d'invitation

L'organisateur devra prévoir un horaire pour le jour d'entraînement officiel, donnant à chaque concurrent un temps d'entraînement égal. La journée d'entraînement ne doit pas être prolongée si cela doit différer le début de la compétition officielle. Un jour de réserve doit être programmé pour permettre de terminer les vols officiels en cas de mauvais temps ou pour toute autre raison ayant empêché la compétition de se dérouler conformément au programme prévu.

B.8.5. L'organisateur doit également indiquer le nom et l'adresse d'une personne chargée de fournir tous les renseignements aux, équipes étrangères.

- B.8.6. Afficher le résultat de chaque round au fur et à mesure de leur déroulement et publier ensuite les résultats complets. L'affichage et la publication ne devront contenir aucune statistique ou interprétation supplémentaire autre que celles requises par le code sportif. Les abréviations figurant la nationalité doivent se conformer à la liste donnée en annexe 2.

- B.8.7. Etablir une zone de concours convenable permettant une performance complète des modèles et leur récupération en toute sécurité.
- B.8.8. Les organisateurs de championnats du monde, de championnats continentaux et de concours internationaux ouverts inscrits au calendrier sportif doivent garantir une assurance au tiers pour couvrir les participants étrangers au même titre que les participants du pays organisateur.
- B.8.9. Tous les chronométrages seront effectués avec des chronomètres électroniques commandés par quartz et à affichage digital ou avec un système électronique de précision égale ou supérieure.

B.9. VOL LIBRE

L'organisateur doit :

- B.9.1. Prévoir pour les compétitions de vol libre catégories F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1J, F1K, et F1P une ligne de départ de laquelle les modèles doivent être lancés. Cette ligne de départ doit être placée perpendiculairement au vent dominant au début de chaque tour de vol.

Les positions de départ sont indiquées par de petits plots ou des marques, espacées d'au moins 10 mètres le long de la ligne de départ. Dans le cas de la série F1A, l'aide doit lâcher le modèle de ce plot. Un poste de départ est attribué à chaque pays ainsi qu'au champion en titre, s'il n'est pas membre de son équipe nationale, par tirage au sort pour le premier round. Pour chaque tour de vol, chaque pays se déplacera d'un nombre défini de plots le long de la ligne de départ, dans la même direction. Lorsqu'une équipe atteint la fin de la ligne de départ, on compte la position suivante en repartant du début de ligne. Le nombre de plot suivant lequel il faut se déplacer est établi en divisant le nombre de plot de départ par le nombre de vols officiels, le résultat étant arrondi au nombre entier suivant. Au fly-off, chaque concurrent dispose d'un plot de départ attribué par tirage au sort pour chacun des fly-off.

Les spectateurs ne sont pas autorisés à s'approcher à moins de 25 mètres de la ligne de départ.

Pendant les rounds, les vols d'essai ne sont pas autorisés près de la ligne de départ ni en amont de cette ligne. L'organisateur devra indiquer une zone qui pourra être utilisée pour les vols d'essai pendant les rounds.

Pour les concours de vol libre de la catégorie F1E, disposer une ligne de départ face au vent et aux deux extrémités une ligne perpendiculaire, parallèles, dans le sens de la pente. Les chronométreurs devront rester derrière la ligne de départ de manière à ce que le concurrent puisse lancer son modèle sur la pente à n'importe quel endroit, entre les deux lignes parallèles et en dessous de la ligne de départ.

- B.9.2. Pour les compétitions de vol libre, prévoir deux chronométreurs par poste de départ, pour les championnats ou au moins un chronométreur pour les autres compétitions. Pour les fly-off, un chronométreur supplémentaire sera fourni (c'est à dire trois pour les championnats et deux pour les autres concours). Tous les chronométreurs devront avoir des jumelles. Chaque poste de départ devra être équipé d'un trépied pour y fixer des jumelles.

B.10. VOL CIRCULAIRE

L'organisateur doit :

- B.10.1. Disposer pour les compétitions F2A et F2C d'une enceinte grillagée de 2,50 mètres de hauteur afin d'assurer la sécurité des spectateurs. La surface du cercle de vol doit être ferme, unie, sans aspérité ni poussière. Les rayons de vol de tous les cercles doivent être clairement indiqués au moyen de lignes blanches d'au moins 25 mm. Des aires d'entraînement convenables doivent pouvoir être utilisées avant et pendant tout le championnat du monde.

B.11. RADIOCOMMANDE

L'organisateur doit :

- B.11.1. Aménager une surface unie pour l'aire de vol des modèles radiocommandés afin de faciliter leur décollage et leur atterrissage.

- B.11.2. Chaque jour, avant le début de la compétition, tous les émetteurs qui se trouvent sur le site de la compétition et qui seront utilisés en compétition le même jour doivent être saisis et demeurer sous la surveillance d'un officiel désigné. Celui-ci fournira l'émetteur au concurrent, seulement lorsqu'il aura été appelé pour effectuer un vol (en accord avec la procédure habituelle de la catégorie concernée). Les officiels de piste doivent surveiller le(s) concurrent(s) pour l' (les) empêcher d'allumer son (leurs) émetteur(s) avant que le chef de piste lui (leur) en ait donné l'autorisation.

L'utilisation d'une fréquence différente de celle attribuée par l'organisateur sur la liste donnant l'ordre des départs, sauf si l'organisateur a donné son accord au préalable, est considérée comme une émission non autorisée.

La fréquence d'émission doit être affichée à l'extérieur de l'émetteur ou du module HF ou sur le bouton de changement de fréquence. Les émetteurs équipés de synthétiseurs de fréquences doivent être conçus pour afficher la fréquence et pour changer de fréquence sans émission HF.

Sous réserve d'un avis différent dans le règlement pour une catégorie particulière, une seule fréquence sera autorisée par concurrent pour la compétition.

Note : En cas d'interférence signalée et reconnue une seule autre fréquence pourra être autorisée par le directeur sportif de la manifestation.

- B.11.3. Dès que le vol est terminé, le concurrent doit immédiatement rapporter son émetteur à l'officiel du parc. Toute émission non autorisée pendant la période de compétition entraînera la disqualification immédiate du contrevenant, pour toute la compétition et le rendra passible de sanctions ultérieures.

- B.11.4. L'organisateur doit fournir un scanner (analyseur de spectre) permettant de surveiller les fréquences, dans le but de détecter toute interférence radio ainsi qu'un moyen de transmission rapide et efficace pour transmettre immédiatement cette information au(x) pilote(s) et / ou au chef de piste.

Sauf indication particulière, l'ordre des départs des différents concurrents et des pays sera établi par tirage au sort, avant le concours en évitant d'avoir deux fréquences qui se suivent, sauf en F3B et F3J, deux concurrents d'une même équipe ne seront pas inscrits dans une même course en F3D ou F5D ou dans un même groupe et deux concurrents de la même équipe ne pourront se suivre exception faite en F3B et F3J.

- B.11.5. L'organisateur doit assurer une surveillance du site sur lequel est prévue une compétition de manière à déterminer les cas d'interférences possibles qui pourraient gêner des concurrents. Toute possibilité de cet ordre devra être signalée dès que possible aux Aéro-Clubs Nationaux participants. Des bandes de fréquences ou des fréquences particulières qui ont montré qu'elles n'étaient pas affectées d'interférences devront également être signalées dès que possible aux ACN participants.

Les organisateurs de compétition devront assurer une surveillance du site de compétition à la fois en semaine et en week-end pour déterminer tout risque d'interférence radio et le signaler aux ACN - de nombreuses opérations radio industrielles ou commerciales ne causent problème qu'en semaine. Dans tous les cas l'organisateur est responsable de s'assurer que tout concurrent d'une compétition radiocommandée a été averti par avance de toute possibilité d'interférence connue qui peut exister sur le terrain de vol et quelle est cette fréquence.

B.12. CHRONOMETRAGE

Note: Ce paragraphe ne s'applique qu'au vol libre et aux modèles spatiaux.

- B.12.1 Chaque équipe a le droit de fournir un chronomètre pour les catégories suivantes : F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, S3, S4, S6, S8, S9, S10; les organisateurs étant responsables de lui fournir nourriture et hébergement seulement. Les équipes devront sélectionner des chronomètres confirmés, ils apporteront leurs jumelles, chronomètres et trépied pour leur usage personnel. Les organisateurs devront utiliser ces chronomètres en priorité, avant de désigner ceux de leur pays ou d'autres chronomètres.

Des concurrents peuvent chronométrer.

- B.12.2. Les chronomètres doivent se familiariser avec la forme et la couleur du modèle de façon à bien le reconnaître pendant le vol.

- B.12.3. Le vol est considéré comme terminé lorsque l'appareil touche la surface du sol, rencontre un obstacle mettant définitivement fin à son vol ou disparaît définitivement de la vue des chronomètres. Si le

modèle disparaît derrière un obstacle ou dans les nuages, les chronomètres doivent attendre 10 secondes. Si le modèle n'est pas réapparu le chronométrage doit cesser et les 10 secondes sont retranchées du temps mesuré.

- B.12.4. Les durées de vol doivent être mesurées par deux chronomètres au cours des 7 premiers rounds et pour les fly-off, chaque vol sera chronométré par au moins trois chronomètres. Les chronomètres supplémentaires seront pris de préférence parmi les concurrents, avec des chronomètres électroniques à quartz et affichage digital enregistrant au moins le 1/100^{ème} de seconde.

Tous les chronomètres devront être équipés de jumelles.

- B.12.5. Pendant les vols, les chronomètres doivent demeurer à l'intérieur d'un cercle de 10 mètres de rayon et mesurer le temps de vol indépendamment l'un de l'autre.

- B.12.6. La durée de vol, retenue est la moyenne des durées mesurées par les deux chronomètres, arrondie au nombre entier de secondes immédiatement inférieur, à moins que la différence entre les deux temps enregistrés montre l'évidence d'une erreur de chronométrage auquel cas l'organisateur devra déterminer avec le Jury FAI quel temps enregistré devra être, retenu, comme temps officiel ou quelle autre action devra être entreprise.

- B.12.7. Instructions pour l'utilisation de jumelles lors des compétitions de vol libre :

- a) Les jumelles doivent avoir un grossissement d'au moins 7. A chaque poste de départ, au moins une paire de jumelles sera montée sur un trépied.
- b) Avant de commencer le chronométrage, le chronomètre doit ajuster les jumelles à sa vue. Pour se faire, la mise au point doit être ajustée au moyen du bouton central, puis par ajustement séparé des deux oculaires. La distance entre les deux oculaires doit être réglée de manière à obtenir un champ de vision circulaire.

Note: Les jumelles dépourvues de mise au point centrale doivent être ajustées par réglage successif des deux oculaires

- c) Après ajustement, tout repère de réglage doit être noté. Cela simplifie les réajustements si nécessaires.
- d) Les chronomètres ne devront pas utiliser les jumelles pendant le lancement du modèle. Il est suggéré de ne les utiliser qu'après environ une minute de vol, sauf dans la catégorie F1A où les jumelles seront utilisées pendant le treuillage de manière à déterminer avec précision le moment exact du largage, dans le cas où le concurrent se serait éloigné du plot de départ.
- e) L'utilisation des jumelles ne devra pas intervenir trop tard dans le vol, alors que le risque existe de ne pas retrouver le modèle dans les jumelles.

B.13. DUREE DE LA COMPETITION

- B.13.1. Les compétitions se déroulant en plein air, y compris les vols de départage, doivent avoir lieu entre le lever et le coucher du soleil, à l'exception des catégories F1A, F1B, F1C ainsi que les épreuves de durée des modèles spatiaux. Dans ces catégories, deux rounds au minimum doivent se dérouler lorsqu'on suppose que le vent et l'activité thermique sont à un minimum. Les concours peuvent débiter avant le lever du soleil si la distance couverte par les modèles, en fonction de la dimension du terrain, laisse envisager une interruption de la compétition pendant la période de la journée où le vent est le plus fort. Une telle interruption peut figurer dans le programme de la compétition ou être décidée par les organisateurs avec l'approbation du Jury.

- B.13.2. Le programme de la compétition, comprenant la durée des tours de vols et les heures d'ouverture et de clôture des épreuves, doit être clairement mentionné dans les règlements de la compétition.

B.14. INTERRUPTION DE LA COMPETITION

- B.14.1. La compétition devra être interrompue ou son début retardé par le Jury dans les circonstances suivantes et dans le cas d'autres circonstances décidées par le Jury:

- a) La force du vent dépasse de façon continue 12 m/s (9 m/s pour le vol libre et les maquettes), mesuré à deux mètres au-dessus du sol sur la ligne de départ (ligne de vol) pendant au moins une

minute (20 secondes pour le vol libre), à moins que ce soit indiqué différemment pour d'autres catégories dans le règlement.

- b) La visibilité est insuffisante pour permettre d'observer les modèles correctement (particulièrement dans le cas des compétitions de vol libre ou de vol radio commandé) ou si, du fait des conditions atmosphériques, il serait dangereux de poursuivre la compétition.
- c) Il est nécessaire de déplacer la ligne de départ. Ceci ne pouvant se faire qu'entre les tours de vols ou les groupes en F3B et F3J.
- d) Les conditions sont telles qu'elles pourraient conduire à des résultats sportifs inacceptables.
- e) Pour les compétitions des catégories F3A, F5A, F3C, F4C, F3D ET F5D lorsqu'on a le soleil dans les yeux.
- f) En cas de tout incident dû à la sécurité ou nécessitant l'accès de services d'urgence.

En cas d'interruption pendant un round, le jury doit décider de l'action à entreprendre pour terminer, ou recommencer, ou annuler le round. Le temps restant peut être utilisé pour terminer ce round, en l'indiquant clairement à tous les concurrents et aux chefs d'équipe.

B.14.2. Dans les cas mentionnés, l'organisateur n'est pas tenu de rembourser le prix de l'engagement ni de recommencer la compétition. Les résultats sont alors établis d'après les seuls tours de vols achevés.

B.14.3. Une compétition interrompue peut être reprise si les conditions de l'article B.13.1 sont réunies.

B.15. CLASSEMENTS ET RECOMPENSES EN CHAMPIONNAT DU MONDE OU CONTINENTAL

B.15.1. Classement individuel

- a) Dans chaque catégorie, à chaque championnat du monde, une médaille et un diplôme FAI seront décernés aux concurrents classés premier, second et troisième.
- b). Dans chaque catégorie, à chaque championnat continental, une médaille de la CIAM et un diplôme FAI seront décernés aux concurrents classés premier, second et troisième.
- c) S'il existe un trophée challenge, celui-ci est décerné à l'Aéro-Club National auquel appartient le vainqueur, qui le conservera jusqu'au prochain championnat.
- d) Le vainqueur détient le titre de champion du monde ou de champion continental de la catégorie.
- e) Pour le vol circulaire où un junior peut participer en équipe nationale pour des championnats d'Europe ou du monde, des prix individuels seront décernés aux juniors classés premier, second et troisième.
- f) Lorsque au moins quatre juniors d'au moins quatre nations différentes participent, le vainqueur recevra le titre de champion continental junior ou de champion du monde junior de la catégorie.

B.14.2. Classement par équipe

- a) Le classement par équipe sera établi en prenant la somme des trois résultats individuels des trois membres de chaque équipe (dans le cas de F2A, F2B, F2D les trois meilleurs membres classés ou dans le cas de F2C, les trois meilleures équipes classées). En cas d'égalité, l'équipe qui obtient le total le plus faible en ajoutant les places de ses équipiers, est déclarée vainqueur. S'il y a toujours égalité, le meilleur classement individuel l'emporte.
- b) Pour les championnats du monde, des médailles d'or, d'argent et de bronze produites par la FAI et de taille plus petite que les médailles standard FAI, seront attribuées aux concurrents et chefs d'équipes des équipes classées première, seconde et troisième. Le coût devra être supporté par l'Aéro-Club National organisateur.
- c) Pour les championnats continentaux, des médailles d'or, argent et bronze, produites par la CIAM, seront attribuées aux chefs d'équipe et membres des équipes classées première, seconde et troisième.
- d) Lorsque des équipes F2 sont formées de quatre concurrents, ou dans la catégorie F2C de quatre paires de concurrents (réf. B.3.5) tous les membres des équipes classées première, seconde et troisième recevront des médailles.

- e) Dans chaque catégorie, un diplôme sera attribué par la FAI à chaque membre y compris le Chef d'équipe, des équipes classées première, seconde et troisième.
- f) S'il y a un trophée challenge, celui-ci sera attribué à l'Aéro-Club National de l'équipe vainqueur qui en aura la garde jusqu'au championnat suivant.

B.15.3. Classement par équipe – Championnat à catégories multiples

- a) Dans un championnat du monde ou continental, avec plus d'une catégorie de compétition, un classement peut être établi sur l'ensemble des performances des nations participantes. Celui-ci est établi en prenant les scores des trois membres de l'équipe dans toutes les catégories de la compétition (pour F2A, F2B, F2D, les trois meilleurs scores de l'équipe ou pour F2C les scores des trois meilleures équipes). Le total le plus élevé gagne le trophée. En cas d'ex æquo, la nation qui a la somme la plus faible des places de l'équipe au classement par équipe, gagne. S'il y a toujours égalité, le total des meilleurs classés dans chaque catégorie décidera.
- b) S'il y a un trophée challenge, il sera attribué à l'ACN de l'équipe vainqueur qui en aura la garde jusqu'au championnat suivant.
- c) Il n'y a ni médaille FAI ou diplôme pour ce classement.

B.15.4. Procédure de remise des prix

1. Une personne membre de l'équipe en charge de la cérémonie accompagnera les médaillés jusqu'au podium.
2. Les récompenses remises sur le podium, les drapeaux des trois médaillés et l'hymne national du vainqueur de la médaille d'or seront préparés à l'avance.
3. Le speaker présentera la cérémonie de remise des prix et ensuite annoncera la catégorie / classe (selon ce qui convient) recevant les médailles, pendant que les récipiendaires marchent avec leur escorte jusqu'à une position située en arrière du podium. Le podium sera établi dans la configuration suivante :

Argent - Du côté gauche (vu par les spectateurs) - Seconde marche la plus haute du podium.

Or - Au centre - Marche la plus haute du podium.

Bronze - Du côté droit (vu par les spectateurs) - Même hauteur ou légèrement plus basse que l'argent.
4. Le speaker mentionnera qui (avec titre) remettra les médailles et diplômes (habituellement le Président de la FAI, le président de la commission sportive ou son représentant).
5. Les concurrents ou équipes seront appelés par leur nom et celui de leur pays, séparément et dans l'ordre – or, argent, bronze. Chaque médaillé montera sur le podium à l'appel de son nom par le speaker.
6. Tout d'abord, le vainqueur individuel ou équipe médaillée d'or montera sur le podium et recevra sa médaille d'or et le diplôme correspondant. Puis le vainqueur individuel ou équipe médaillée d'argent montera sur le podium et recevra sa médaille d'argent et le diplôme correspondant, suivi par la présentation de la médaille de bronze selon la même procédure. Un moment sera laissé après la remise de chaque médaille, pour les photographies.
7. Après la remise de toutes les médailles, l'hymne national du vainqueur individuel (ou équipe) de la médaille d'or sera joué pendant que les drapeaux des trois médaillés seront hissés (si on n'a pas l'hymne du vainqueur, il faudra jouer l'hymne FAI). Les mâts des drapeaux seront de hauteur différente, le plus haut au centre pour le concurrent classé premier et les deux plus courts placés à gauche et à droite pour les concurrents classés second et troisième. Les drapeaux seront hissés en haut de chaque mât.
8. Les vainqueurs poseront une minute pour les photographies avant de descendre du podium et d'être escortés par le stewart.
9. Les concurrents classés 1^{er}, 2nd et 3^{ième} (ainsi que les équipes classées 1^{er}, 2nd et 3^{ième}) sont dans l'obligation d'assister à la cérémonie de remise des prix. Tous les autres concurrents sont invités à assister à la cérémonie de remise des prix.

B.16. CONTROLE DES CARACTERISTIQUES DES MODELES

- B.16.1. Le nombre de modèles pouvant être engagés par le concurrent est fixé comme suit:
- Catégories F4B, F4C Un (1)
 - Catégories F2A, F2B, F3A, F3B, F3C, F5B, F3G Deux (2)
 - Catégories F3D, F2C, F3B, F3F, F3J, F5D Trois (3)
 - Catégories F1A, F1B, F1C Quatre (4)
 - Catégories F1E Cinq (5)
 - Catégories F1D, F2D Sans limitation (2 par manche en F2D)
- B.16.2. Un modèle quelconque ne peut être utilisé que par un seul concurrent, au cours d'une même compétition.
- B.16.3. Le concurrent peut se munir d'hélices, de moteurs élastiques, de moteurs à piston, de moteurs électriques ou de turbines à gaz de rechange.
- B.16.4. Un concurrent peut intervertir comme il l'entend les différents éléments de ses modèles engagés, à condition que le modèle complet qui en résulte soit conforme aux règlements de la compétition et que les éléments aient été contrôlés avant le début de la compétition.
- B.16.5. Les réparations sont permises pourvu qu'elles ne modifient en aucune façon les caractéristiques du modèle imposées par les règlements.
- B.16.6. Chaque ACN doit contrôler tout modèle engagé dans un championnat du monde ou continental et délivrer pour chaque modèle un certificat de caractéristiques, fourni par la FAI. Une étiquette également fournie par la FAI ou une marque conforme au standard de cette étiquette, devra figurer sur chaque modèle (à l'exception des modèles indoor). Un exemple montrant comment remplir le certificat de caractéristiques et l'étiquette FAI, est montré en annexe B.1.a et B.1.b.
- B.16.7. Les modèles incorrectement contrôlés et démunis des certificats FAI et des étiquettes apposées par l'ACN seront contrôlés par l'organisateur au prix de 8 euros par modèle.
- B.16.8. A l'exception des modèles indoor et des maquettes, chaque modèle devra porter un code d'identification du modèle (lettres et / ou numéros) et ceci doit être enregistré sur le certificat de caractéristiques. Le code d'identification doit apparaître sur chaque partie du modèle (aile(s), empennage(s), avant et arrière du fuselage si celui-ci est en deux parties) de telle sorte que les éléments séparés de chaque modèle d'un concurrent puissent être identifiés (sauf en indoor et maquette). Les lettres et / ou chiffres doivent mesurer au minimum 10 mm de haut et être clairement visibles. Le code d'identification des modèles inscrits sera reporté sur la carte de vol.
- B.16.9. Les modèles indoor doivent être contrôlés avant chaque vol afin de confirmer que le modèle remplit les conditions exigées de dimensions et de poids correspondant à la catégorie. Les moteurs caoutchouc devront être pesés avant ou après le vol pour confirmer qu'ils sont conformes aux caractéristiques imposées.
- B.16.10. A l'exception de l'indoor et des maquettes, chaque modèle doit porter l'abréviation de sa nationalité prévue par le Comité national olympique et pour les modèles de vol libre le N° de la licence FAI ou le numéro d'immatriculation national du concurrent. Les lettres et chiffres devront faire au minimum 25 mm de haut et figurer au moins une fois sur le modèle (sur l'extrados d'une aile pour les modèles de vol libre.) Voir Annexe B.1. pour les exemples, et Annexe B.2. pour la liste des abréviations.
- B.16.11. Pour les classes F2, F3 (sauf F3A) et F4 tous les moteurs à piston qui pourraient être utilisés pendant la compétition doivent présenter une marque d'identification facilement visible, dont les détails doivent être enregistrés au moment du contrôle des modèles. Les moteurs qui ont été contrôlés et enregistrés de cette façon ne peuvent être échangés avec d'autres concurrents
- B.16.12. Si, après le contrôle officiel, (pour le vol libre, après enregistrement des certificats de caractéristiques) un modèle est perdu ou endommagé, le concurrent est autorisé à présenter un nouveau modèle et le certificat de caractéristiques correspondant au contrôle, au plus tard une heure avant le début officiel de la compétition dans cette catégorie. En toute compétition, le concurrent ne peut disposer que du nombre de modèles autorisés (voir B.16.1.) au début de la compétition.

- B.16.13. L'organisateur doit désigner au moins deux officiels préposés au contrôle qui assureront par tirage au sort le contrôle des principales caractéristiques d'au moins 20% des modèles engagés, au cours du déroulement de la compétition.
- B.16.14. Les résultats ne sont définitifs qu'après un nouveau contrôle des caractéristiques déclarées des modèles classés premier, second et troisième.
- B.16.15. Contrôle des modèles de vol libre F1A, F1B, F1C, et F1P
- a) Les certificats de caractéristiques des modèles doivent être présentés à l'arrivée au moment de l'inscription. Ces modèles seront clairement marqués (identifiés, tamponnés) par l'organisateur.
 - b) Il n'y aura pas de contrôle officiel des caractéristiques des modèles avant le début du concours.
 - c) Avant le début et pendant le concours, les concurrents auront le droit de faire contrôler officiellement leurs câbles de lancement (F1A) leurs écheveaux (F1B) et la cylindrée de leurs moteurs (F1C, et F1P).
 - d) Avant et pendant le concours, les concurrents auront le droit de faire vérifier le poids de leurs modèles.

B.17. RECLAMATIONS

B.17.1. Toute réclamation doit être présentée par écrit au Directeur de la compétition pendant le concours, et être accompagnée d'une caution. Le montant de cette caution sera l'équivalent de 35 euros. Cette caution n'est remboursée que si la réclamation est reconnue valable.

B.17.2. Délai limite de dépôt des réclamations:

a) Avant l'ouverture de la compétition:

a) Toutes les réclamations, concernant la validité d'un engagement, la qualification des concurrents, les règlements de la compétition, l'aire de vol ou le site de la compétition, le contrôle des modèles, les juges ou autres officiels, doivent être présentés au plus tard une heure avant le début des épreuves.

b) Au cours de la compétition:

Toute réclamation concernant une décision des juges ou d'autres officiels, une erreur ou une irrégularité commise pendant une épreuve par un concurrent ou par un chef d'équipe doit être déposée immédiatement.

c) Après la proclamation des résultats:

Toute réclamation ayant trait aux résultats doit être déposée par l'intermédiaire de l'Aéro-Club National du concurrent, dans les 15 jours suivant la proclamation des résultats par l'organisateur. Si nécessaire, cette réclamation est soumise à la CIAM.

Note : une protestation peut également être déposée. Le but d'une protestation est d'obtenir une correction sans avoir l'obligation de déposer une réclamation officielle. Voir code sportif – section générale, chapitre 5.

B.18. INSTRUCTIONS ET MESURES DE SECURITE

Une large proportion des modèles réduits volant, actuellement dans la plupart des pays, se situe comme une forme de loisir, plutôt que dans le cadre de compétitions et quelques fois sur des terrains accessibles au public avec très peu ou aucun contrôle. Tout accident dû à un aéromodèle peut entraîner des dégâts aux propriétés, des blessures et éventuellement la mort. En marge du préjudice direct, il en résulte une mauvaise image de l'aéromodélisme qui vient de la couverture que donnent les médias à de tels accidents qui dressent le public contre l'activité et entraînent la perte d'avantages consentis à l'aéromodélisme.

Bien que les informations qui suivent concernent en priorité les vols de compétition FAI, la plupart peuvent s'appliquer également aux compétitions de début et au loisir aéromodéliste.

B.18.1. Prémices

Il est de la plus haute importance que tout aéromodéliste observe les règles de sécurité. Tout accident causé par la négligence est une injure au progrès de l'aviation modèle réduit.

Les règles de sécurité ne sont pas un obstacle au plaisir de l'aéromodélisme, elles aident à prouver que les modélistes sont les gens responsables qu'ils prétendent être.

Ce n'est pas un signe d'intelligence que de montrer sa propre dextérité aux spectateurs. Le modéliste doit savoir ce qu'il fait mais n'a aucun moyen de savoir ce que les autres font, donc il en va de son intérêt personnel d'être certain qu'aucune action de sa part ne va entraîner un accident. Il est toutefois très important de ne faire voler aucun modèle en compétition ou en présence de spectateurs avant d'avoir la preuve, à la suite de vols d'essais, que le modèle peut voler en toute sécurité.

B.18.2. Compétence

Les officiels suivants sont habilités à appliquer et à faire appliquer les règles de sécurité:

le Jury ;

les Juges ;

le Directeur sportif de la manifestation ;

les Chefs de piste ;

les Officiels du contrôle des modèles ;

tous les officiels de l'organisation.

B.18.3. Interdit

a) Hélices ou pales de rotor métalliques.

b) Hélices de moteur thermique ou pales de rotor réparées.

c) Moteurs mal fixés.

d) Bords d'attaque en lame de couteau.

e) Cônes pointus ou hélices coupantes.

f) Equipement radio non protégé en cas de vibrations moteurs

g) Tout ballast ou pièce lourde susceptible de se détacher en vol.

h) Toute mèche qui n'est pas renfermée dans un tube d'extinction ou tout autre accessoire similaire destiné à l'éteindre.

i) Les hélices qui se replient vers l'avant, ayant des extrémités de pales pointant vers l'avant dans la direction du vol.

B.18.4. Obligatoire

a) Le modèle doit être muni d'un moyen d'identification de son propriétaire.

b) Tous les cônes et autres objets métalliques ou d'une rigidité identique dirigés vers l'avant, devront avoir un rayon minimum de 5 mm.

B.18.5. Vérifications pré-vol

Immédiatement avant chaque vol, le modéliste doit vérifier le bon état et le bon fonctionnement de toutes les pièces contribuant à un vol efficace et sûr du modèle, ainsi que la fixation correcte des éléments du modèle avec une attention particulière aux moteurs et aux hélices.

Les modèles qui n'ont pas été essayés et qui n'ont pas fait la preuve de leur capacité de vol ne devront pas être mis en vol en présence de spectateurs. Un effort constant sera fait pour conduire tous les vols de manière à éviter le danger pour les spectateurs et les autres modélistes.

B.18.6. Immédiatement après avoir lâché son modèle, le compétiteur doit quitter l'aire de lancement, ranger son équipement et dans le cas des planeurs treuillés, enrayer son câble de lancement.

B.18.7. Terrains de vol

Il est impératif que tout terrain de vol soit situé aussi loin que possible des lignes électriques.

L'aire de départ doit être soigneusement choisie de telle manière qu'une sécurité normale soit garantie aux personnes et aux biens. Les points à prendre en considération dans ce choix sont: la force et la direction du vent ; la position relative des bâtiments, des pistes, des parkings à véhicules des aires réservées aux spectateurs et l'endroit où les modèles sont sensés se poser après un vol normal, en fonction du vent.

Les terrains de vol, situés à proximité d'un aéroport ou aérodrome, particulièrement le long d'une piste d'atterrissage, ne peuvent être choisis comme terrain de concours qu'avec l'autorisation des autorités compétentes, en accord avec les règles de sécurité de l'aéroport.

B.18.8. Sanctions

Tous les modèles dangereux doivent être exclus des compétitions. Pour tout manquement aux règles de sécurité, les sanctions prévues au code sportif section générale seront appliquées.

B.19. DISQUALIFICATION DE LA COMPETITION

B.19.1. Tout concurrent utilisant un modèle, un équipement ou un carburant non conforme aux règlements de la compétition ou non contrôlé par l'organisateur, sera disqualifié de la compétition.

B.19.2. La disqualification sera prononcée pour toute action contraire aux stipulations de l'article B.16.

B.19.3. Le jury doit aviser immédiatement le chef d'équipe du concurrent disqualifié et lui indiquer les raisons de cette disqualification.

B.20. TROPHÉES DES CHAMPIONNATS DE LA FAI

B.20.1. Garde

Tout trophée qui a été adopté par la CIAM comme récompense pour les concurrents ou les équipes, gagnants des championnats sera considéré comme étant sous la garde de la FAI.

B.20.2. Propriété

Selon les termes de leur présentation, les trophées seront considérés comme étant la propriété, soit de la FAI, soit du donateur. Un inventaire des propriétés sera tenu à jour par le Bureau de la FAI.

B.20.3 Attribution

Les trophées seront décernés à leur récipiendaire pour deux ans. Dans ces circonstances, lorsque, pour une raison quelconque, un trophée n'est pas décerné au cours d'une période de cinq années, la garde du trophée sera confiée à son donateur.

B.20.4. A toutes fins d'identification, le détenteur d'un trophée sera le NAC concerné.

B.20.5. Les détenteurs des trophées seront responsables:

- a) Du maintien des trophées en bon état.
- b) De la gravure du nom du vainqueur et de la date à laquelle le trophée a été attribué, de la même façon que cela a été fait par les vainqueurs précédents.
- c) De l'assurance contre la perte, pour la période pendant laquelle le trophée est détenu.
- d) De la remise du trophée aux organisateurs du prochain championnat à l'adresse et pour la date indiquées par les organisateurs. Si aucune demande n'est faite, le trophée sera expédié à l'Aéro-Club National de l'organisateur, six semaines avant la date du championnat.
- e) L'Aéro-Club National du détenteur du trophée aura la charge du coût du transport de ce trophée à destination de l'organisateur du championnat suivant.

B.20.6. Restitution des trophées

Les organisateurs des championnats seront responsables pour :

- a) Demander la restitution pour une date fixée et en un lieu déterminé, des trophées par l'Aéro-Club National concerné.
- b) Fournir au Bureau de la FAI et au secrétaire de la CIAM, les copies de toute la correspondance ainsi que les noms et adresses des nouveaux détenteurs.
- C Obtenir la signature du chef d'équipe de l'équipe destinataire sur le compte-rendu d'attribution des trophées (Voir annexe A.2.).

B.20.7. Enregistrement des trophées

Le Bureau tiendra à jour un registre des trophées avec la liste des détenteurs, les donateurs, les conditions de présentation et d'attribution des trophées. Ce registre sera à la charge du secrétaire de la CIAM et tenu à jour chaque année, au plus tard à la séance plénière de la CIAM.

B.20.8. Réception des trophées

Les donateurs des trophées considérés comme perpétuels (c'est-à-dire comme demeurant la propriété de la FAI ou de leurs donateurs) et proposés comme récompense aux championnats, déclareront leurs intentions à la CIAM au plus tard à la date de la clôture de l'agenda, chaque année. L'acceptation du trophée sera conditionnée par un vote majoritaire en sa faveur par les membres de la CIAM.

B.20.9. Perte

En cas de perte ou d'absence à la remise des trophées d'un championnat, les organisateurs de ce championnat doivent présenter un rapport circonstancié à la CIAM et proposer un remplacement qui sera à la convenance du donateur du trophée d'origine et de la CIAM.

COMPETITOR

MODEL AIRCRAFT

STAMP OF NAC

Family Name: *ANYONE*

Class: *F2A*

First Name: *JOHN*

Model Identification Code: *18B*

I certify that this model aircraft fulfils all requirements as specified in the FAI Sporting Code Section 4 and has been checked in accordance with the characteristics detailed below.

Signature: *John Anyone* (Competitor)

Date: *12/06/07*

Signature: *Thomas Somebody*.... (NAC Official/Team Manager)



To be completed by the Competitor and checked by the NAC

All classes except F1D, F1C, F2B, F3A, F3C, F4B, F4C

Model Aircraft Wing Area: dm²

Model Aircraft Tailplane Area: dm²

Model Aircraft Total Surface Area: dm²

All classes except F1D

Model Aircraft Weight:

g

Data for this box to be taken from the appropriate volume of the Sporting Code

Weight Limits: Minimum: g Maximum: g

(i) Weight limits are defined according to the class of model aircraft, either by the specific minimum/maximum weight or by the minimum/maximum loading of the surface area.

(ii) Minimum/maximum loading in classes F1C, F1E, F2A, F2D, F3J, F5B, F5D

Classes F1P, F2A & F3A

Wingspan: mm

Class F3A

Fuselage Length: mm

Class F2A (Speed)

Minimum Surface Area for Maximum Swept Volume of Motor: dm²

Class F2C (Team Race)

Fuselage Height:	<input type="text" value=""/> mm	Scale Pilot Head:	<input type="text" value=""/> mm
Fuselage Width:	<input type="text" value=""/> mm	Height:	<input type="text" value=""/> mm
Fuselage Cross Section:	<input type="text" value=""/> cm ²	Length:	<input type="text" value=""/> mm
Fuel Capacity:	<input type="text" value=""/> cm ³	Width:	<input type="text" value=""/> mm
Weight:	<input type="text" value=""/> g	Wheel Diameter:	<input type="text" value=""/> mm

Class F3D (Pylon Racing)

Fuselage Height:	<input type="text" value=""/> mm	Wingspan:	<input type="text" value=""/> mm
Fuselage Width:	<input type="text" value=""/> mm	Wing Root Thickness:	<input type="text" value=""/> mm
Fuselage Cross Section:	<input type="text" value=""/> cm ²		

Classes F3C (Helicopters)

Sweep Area of Rotors: dm²

Fixed Ancillary Surface (max 4% of the swept area of rotors): dm²

Controllable Ancillary Surface (max 2% of the swept area of rotors): dm²

Class F5B (Electric Powered Motor Gliders)

Weight of Power Source: g Wheel Diameter: mm

Classes F1C, F1P, F2A, F2B, F2C, F2D, F3A, F3C, F3D, F4A, F4B, F4C

Permitted Maximum Swept Volume of the Piston Motor(s): cm³

Principal checks to be completed by the organising NAC

Competitor Number:	<input type="text" value=""/>
--------------------	-------------------------------

External Identification (✓)

Olympic Identity Marks (Except F1D, F4B, F4C)

FAI Sticker Affixed (Except F1D, F4B, F4C)

Model Aircraft Identification Code (on main parts)

Motors Marked F1C, F1P, F2A, F2C, F2D, F3D

Measurements

Rubber Motors Weighed F1B g

Wing Tip Guide Handle Spacing F2A mm

Fuel Capacity F2C cm³

Nose Radius F3A, F3B, F3J, F3K mm

Flying Weight Dry g

Weight of Power Source F5B g

Special Requirements (✓)

Motor Cowling Approved F2C & F3D

Silencer Fitted F2A, F2B, F2D, F3A, F3D

Fuel Shut-off Fitted F2A, F2D, F3D

Exhaust Outlet Checked F2A & F2D

Intake Size Checked F2D

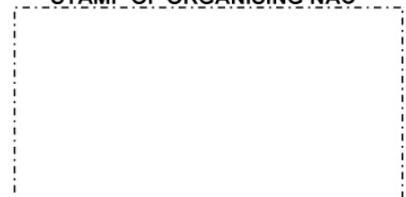
CHECKED BY

Sign:

Sign:

Date:

STAMP OF ORGANISING NAC



ANNEXE B.1.b

EXEMPLES D'IDENTIFICATION NATIONALES

Réf. Section 4B paragraphe B.16.10 et annexe B.2.

SUI
(Suisse)

NED
(Pays-Bas)

L'identification nationale doit apparaître sur l'aéromodèle et doit mesurer au moins 25 mm de haut.

EXEMPLE DE MODELE D'ETIQUETTE FAI AVEC DETAILS DES RENSEIGNEMENTS REMPIS POUR UN COMPETITEUR

Réf: Section 4B paragraphes B.16.6, B.16.8, B.16.10

FAI LICENCE NUMBER: 13579

NATIONAL IDENTIFICATION MARK & NUMBER
GBR

COMPETITOR NAME
A N O T H E R

MODEL AIRCRAFT IDENTIFICATION CODE
specific to competitor



L'étiquette est représentée plus grande que l'actuelle taille de 65mm x 34mm.

Une seule étiquette par modèle est nécessaire (B.16.6).

Cependant, le numéro d'identification de l'aéromodèle doit être porté sur chaque partie détachable du modèle et doit être d'au moins 10 mm de haut (B.16.8).

L'abréviation du comité national olympique doit être portée au moins une fois sur chaque modèle et doit être d'au moins 25mm de haut (B.16.10).

ANNEXE B.2

IDENTIFICATIONS NATIONALES

Cette liste n'implique pas que les pays qui y figurent soient membres actifs de la FAI.

AFG	Afghanistan	CIV	Côte d'Ivoire
AHO	Antilles hollandaises	CMR	Cameroun
ALB	Albanie	COD	République démocratique du Congo
ALG	Algérie	COK	Iles Cook
AND	Andorre	COL	Colombie
ANG	Angola	COM	Comores
ANT	Antigua et Barbade	CPV	Iles du Cap Vert
ARG	Argentine	CRC	Costa Rica
ARM	Arménie	CRO	Croatie
ARU	Aruba	CUB	Cuba
ASA	American Samoa	CYP	Chypre
AUS	Australie	CZE	République tchèque
AUT	Autriche	DEN	Danemark
AZE	Azerbaïdjan	DJI	Djibouti
BAH	Bahamas	DMA	Dominique
BAN	Bangladesh	DOM	République dominicaine
BAR	Barbades	ECU	Equateur
BDI	Burundi	EGY	Egypte
BEL	Belgique	ERI	Eritrée
BEN	Benin	ESA	Salvador
BER	Bermudes	ESP	Espagne
BHU	Bhutan	EST	Esthonie
BIH	Bosnie et Herzégovine	ETH	Ethiopie
BIZ	Belize	FIJ	Fidji
BLR	Biélorussie	FIN	Finlande
BOL	Bolivie	FRA	France
BOT	Bostwana	FSM	Etats fédérés de Micronésie
BRA	Brésil	GAB	Gabon
BRN	Bahrain	GAM	Gambie
BRU	Brunei Darussalam	GBR	Grande Bretagne
BUL	Bulgarie	GBS	Guinée Bissau
BUR	Burkina Fasso	GEO	Géorgie
CAF	République Centre Africaine	GEQ	Guinée Equatoriale
CAM	Cambodge	GER	Allemagne
CAN	Canada	GHA	Ghana
CAY	Iles du Caïman	GRE	Grèce
CGO	Congo	GRN	Grenade
CHA	Tchad	GUA	Guatemala
CHI	Chili	GUI	Guinée
CHN	République populaire de Chine	GUM	Guam

GUY	Guyana	MLI	Mali
HAI	Haiti	MLT	Malte
HKG	Chine de Hong-Kong	MNE	Montenegro
HON	Honduras	MON	Monaco
HUN	Hongrie	MOZ	Mozambique
INA	Indonésie	MRI	Ile Maurice
IND	Indes	MTN	Mauritanie
IRI	République islamique d'Iran	MYA	Myanmar
IRL	Irlande	NAM	Namibie
IRQ	Irak	NCA	Nicaragua
ISL	Islande	NED	Pays-Bas
ISR	Israël	NEP	Népal
ISV	Iles Vierges	NGR	Nigeria
ITA	Italie	NIG	Niger
IVB	British Virgin Island	NOR	Norvège
JAM	Jamaica	NRU	Nauru
JOR	Jordanie	NZL	Nouvelle Zélande
JPN	Japon	OMA	Oman
KAZ	Kazakhstan	PAK	Pakistan
KEN	Kenya	PAN	Panama
KGZ	Kyrgyzstan	PAR	Paraguay
KOR	Corée	PER	Pérou
KSA	Arabie Saoudite	PHI	Philippines
KUW	Kuwait	PLE	Palestine
LAO	Laos	PLW	Palau
LAT	Lettonie	PNG	Papouasie Nouvelle Guinée
LBA	Liban Arabe	POL	Pologne
LBR	Liberia	POR	Portugal
LCA	Sainte Lucie	PRK	République démocratique populaire de Corée
LES	Lesotho	PUR	Puerto Rico
LIB	Liban	QAT	Qatar
LIE	Liechtenstein	ROU	Roumanie
LTU	Lituanie	RSA	Afrique du Sud
LUX	Luxembourg	RUS	Russie
MAD	Madagascar	RWA	Rwanda
MAR	Maroc	SAM	Samoa
MAS	Malaisie		
MAW	Malawi	SEN	Sénégal
MDA	République de Moldavie	SEY	Seychelles
MDV	Maldives	SIN	Singapour
MEX	Mexique	SKN	Saint Kitts et Nevis
MGL	Mongolie	SLE	Sierra Leone
MKD	Ancienne république yougoslave de Macédoine	SLO	Slovénie

SMR	San Marin
SOL	Iles Salomon
SOM	Somalies
SRI	Sri Lanka
SRB	Serbie
STP	Sao Tome et Principe
SUD	Soudan
SUI	Suisse
SUR	Surinam
SVK	Slovaquie
SWE	Suède
SWZ	Swaziland
SYR	République arabe de Syrie
TAN	République unie de Tanzanie
TGA	Tonga
THA	Thaïlande
TJK	Tadjikistan
TKM	Turkmenistan
TOG	Togo
TPE	Chine Taipei
TRI	Trinidad et Tobago
TUN	Tunisie
TUR	Turquie
UAE	Emirats arabes unis
UGA	Ouganda
UKR	Ukraine
URU	Uruguay
USA	Etats-Unis d'Amérique
UZB	Ouzbekistan
VAN	Vanatu
VEN	Venezuela
VIE	Vietnam
VIN	Saint Vincent et Grenadines
YEM	Yemen
ZAM	Zambie
ZIM	Zimbabwe

ANNEXE B.3
ORGANISATION GENERALE D'UN CHAMPIONNAT DU MONDE

Non traduit (information périmée).

Une annexe B3 remise à jour sera présentée à la prochaine assemblée plénière de la CIAM.

SECTION 4C - AEROMODELES

CHAPITRE UN - REGLEMENTS GENERAUX DES AEROMODELES

1.1. DEFINITION GENERALE DES AEROMODELES

Un aéromodèle est un aérodyne de dimensions réduites, muni ou non d'un organe moto-propulseur, non susceptible d'emporter un être humain et devant être utilisé pour la compétition, le sport ou le loisir plutôt que comme aéronefs sans être humain (UAV) développés à des fins commerciales ou gouvernementales, de recherche scientifique ou dans des buts militaires. Dans le cas de tentatives de records développées selon le chapitre 2, le(s) postulant(s) devra confirmer que le record tenté est bien un record d'aéromodèle comme notifié dans le tableau III.

1.2. CARACTERISTIQUES GENERALES DES AEROMODELES

Sauf mention particulière indiquée par ailleurs, les aéromodèles devront se conformer aux caractéristiques générales suivantes :

Masse maximale en vol (avec carburant)	25 kg
Aire maximale des surfaces portantes.....	500 dm ²
Charge alaire maximale	250 g/dm ²
Cylindrée maximale du ou des moteurs.....	250 cm ³
Source d'énergie électrique maximum.....	72 volts
Poussée maximum totale des turbines.....	25 kg (250 Newtons)

Des limites de bruit sont appliquées aux catégories de modèles réduits à moteur, avec 96 dB(A) à 3 mètres pour toute catégorie qui n'a pas reçu l'approbation d'une autre règle sur le bruit. Des procédures de mesure de bruit devront être développées par chacun des sous-comités pour sa catégorie.

Les limites de bruit ne s'appliquent pas aux modèles à moteurs électriques ou équipés de turbines

1.3. CLASSIFICATION DES AEROMODELES

1.3.1. Casse F1 - Vol libre

C'est un vol au cours duquel il n'existe aucune liaison physique entre l'aéromodèle et le concurrent ou son aide. Des fonctions radiocommandées sont permises seulement lorsque le règlement de la catégorie le spécifie. Des systèmes de commande en boucle avec des capteurs actifs et agissant sur des commandes de vol, aérodynamiques sont interdits sauf pour le guidage en F1E.

Catégorie :	F1A - PLANEUR
	F1B - AEROMODELE A MOTEUR ELASTIQUE "WAKEFIELD"
	F1C - MOTOMODELE
	F1D - AEROMODELE D'INTERIEUR
	F1E - PLANEUR A GUIDAGE AUTOMATIQUE
	F1G - AEROMODELE A MOTEUR ELASTIQUE "COUPE D'HIVER"
	F1H - PLANEUR FORMULE A1
	F1J - MOTOMODELE
	F1K - AEROMODELE A MOTEURS CO ²
	F1L - AEROMODELE D'INTERIEUR EZB
	FIM - AERMODELE D'INTERIEUR BEGINNER
	FIN - PLANEUR LANCE MAIN D'INTERIEUR

F1P - MOTOMODELE

F1Q – MOTOMODELE A MOTEUR ELECTRIQUE

1.3.2. Classe F2 - Vol circulaire commandé

C'est un vol au cours duquel l'aéromodèle est manœuvré au moyen de gouvernes, en inclinaison et altitude par un pilote restant au sol, par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs câbles ou fils inextensibles directement reliés à l'aéromodèle. Des accessoires par lesquels les fils ou câbles de commande sont tenus en main ou reliés à un pivot central peuvent être utilisés. Aucun autre système de commande du modèle ou du moteur ne peut être employé au cours du décollage ou du vol autre que celui exercé par le pilote par l'intermédiaire du ou des fils.

Catégorie : F2A - AEROMODELE DE VITESSE
F2B - AEROMODELE D'ACROBATIE
F2C - AEROMODELE DE TEAM-RACING
F2D - AEROMODELE DE COMBAT
F2E - AEROMODELE DE COMBAT DIESEL
F2F - AEROMODELE DE COURSE DIESEL FUSELAGE PLANCHE

1.3.3. Classe F3 - Vol radiocommandé

Vol au cours duquel le modèle est manœuvré au moyens de gouvernes en inclinaison, direction et altitude par le pilote restant au sol et utilisant une radiocommande.

Catégorie : F3A - AVION DE VOLTIGE RADIOCOMMANDE
F3B - PLANEUR DE VOL THERMIQUE RADIOCOMMANDE
F3C - HELICOPTERE DE VOLTIGE RADIOCOMMANDE
F3D - AVION DE COURSE AUX PYLONES RADIOCOMMANDE
F3F - PLANEUR DE VOL DE PENTE RADIOCOMMANDE
F3G - MOTOPLANEUR
F3H - PLANEUR "CROSS-COUNTRY" RADIOCOMMANDE
F3I - VOL A VOILE REMORQUE RADIOCOMMANDE
F3J - PLANEUR THERMIQUE DE DUREE RADIOCOMMANDE
F3K - PLANEUR "LANCE-MAIN" RADIOCOMMANDE
F3L – déplacé dans F7 comme F7A
F3N- HELICOPTERES FREESTYLE
F3M - AVION DE VOLTIGE GRAND MODELE RADIOCOMMANDE
F3P - AVION DE VOLTIGE RADIOCOMMANDE INDOOR

1.3.4. Classe F4 - Maquette

Une maquette est une reproduction à échelle réduite d'un aérodyne plus lourd que l'air, conçu pour emporter un être humain.

Catégories : F4A - MAQUETTE VOL LIBRE D'EXTERIEUR
F4B - MAQUETTE VOL CIRCULAIRE
F4C - MAQUETTE RADIOCOMMANDE
F4D - MAQUETTE VOL LIBRE D'INTERIEUR A MOTEUR ELASTIQUE
F4E - MAQUETTE DE VOL LIBRE D'INTERIEUR A MOTEUR CO² OU ELECTRIQUE

1.3.5. Classe F5 - Vol électrique radiocommandé

Cette classe comprend plusieurs catégories :

- Catégorie : F5A - AVION DE VOLTIGE ELECTRIQUE RADIOCOMMANDE
F5B - MOTOPLANEUR ELECTRIQUE RADIOCOMMANDE
F5C - HELICOPTERE ELECTRIQUE RADIOCOMMANDE
F5D - RACER ELECTRIQUE RADIOCOMMANDE
F5E - AVION ELECTRIQUE A PROPULSION SOLAIRE
F5F - MOTOPLANEUR ELECTRIQUE 10 ELEMENTS RADIOCOMMANDE
F5G - GROS PLANEUR ELECTRIQUE RADIOCOMMANDE

1.3.6. Classe F6 - Catégories de promotion

Cette classe se répartit dans les catégories suivantes :

- Catégorie : F6A - AVION DE VOLTIGE ARTISTIQUE
F6B – VOL EN MUSIQUE
F6C - HELICOPTERE DE VOLTIGE ARTISTIQUE
F6D - PLANEUR LACHE MAIN EN ALTITUDE

1.3.7. Classe F7 - Aérostat

Cette classe contient les catégories suivantes :

- Catégorie : F7A - MONTGOLFIERE

1.4. DEFINITION DES TERMES UTILISES POUR LES CARACTERISTIQUES DES MODELES ET LES REGLEMENTS

1.4.1. Aire des surfaces portantes (St)

La surface portante comprend la surface totale des ailes et des plans stabilisateurs horizontaux ou obliques. Les surfaces retenues pour le calcul de la surface portante sont les projections orthogonales sur un plan horizontal des surfaces considérées, placées à incidence nulle.

Lorsque les ailes ou les plans stabilisateurs sont encastrés dans le corps du modèle, les surfaces prises en compte comprennent l'aire délimitée par les contours normaux des surfaces, prolongés de manière à se joindre sur le plan de symétrie vertical du modèle.

1.4.2. Masse

La masse à retenir pour déterminer la charge minimale et la masse minimale est celle du modèle complet, en ordre de vol, mais sans carburant.

1.4.3. Charge alaire

Lorsque des règles de charge alaire sont appliquées, celle-ci sera définie comme étant la masse en grammes par décimètre carré de surface portante.

1.4.4. Lest

S'il est nécessaire d'utiliser un lest supplémentaire pour atteindre le poids imposé ou pour ajuster la position du centre de gravité, celui-ci doit être placé à l'intérieur de l'appareil et fixé de manière permanente. Sa position doit être reconnue et approuvée par un commissaire après insertion. Lorsqu'un lest mobile est utilisé pour modifier le centrage, ce lest ne doit pas être pris en considération lors de la mesure de la masse réglementaire.

1.4.5. Envergure

L'envergure est la distance maximale entre les deux points extrêmes de l'aile.

1.4.6. Moteur élastique

Moteur dont l'énergie est fournie par la torsion ou l'extension de fibres élastiques.

1.4.7. Moteur à piston

Moteur dont l'énergie est fournie par la combustion ou l'expansion d'un fluide agissant sur un ou plusieurs pistons à mouvement alternatif ou rotatif.

1.4.8. Moteur à bougie incandescente

Moteur dans lequel un élément incandescent permanent produit l'allumage.

1.4.9 Moteur à auto-allumage

Moteur dans lequel l'allumage est uniquement produit par la compression. Il peut inclure un système mécanique spécialement destiné à la variation du taux de compression en cours de fonctionnement.

1.4.10. Moteur à réaction

Moteur dont l'énergie est fournie par la combustion d'un carburant solide liquide ou gazeux ou par l'expansion d'un fluide agissant sur un organe rotatif ou propulsif. Dans le cas des aéromodèles propulsés par un moteur à réaction, les caractéristiques supplémentaires suivantes sont imposées :

Diamètre extérieur maximum de la chambre de combustion: 80 mm

1.4.11. Lancement à la main

Le lancement à la main se fait par le concurrent se trouvant au sol.

1.4.12. Décollage

Le modèle doit s'élever du sol ou de l'eau de manière correcte sans aucune aide du pilote ou du mécanicien.

1.4.13. Atterrissage

On considère que le modèle a atterri lors de son premier contact avec le sol ou l'eau ou qu'il cesse définitivement d'avancer.

1.4.14. Hydravion

Aéromodèle devant obligatoirement décoller d'un plan d'eau, mais non nécessairement y atterrir. Avant le décollage, une épreuve de flottabilité sera imposée à tout modèle. Elle durera une minute au cours de laquelle le modèle devra flotter sur le plan d'eau, sans aide extérieure, dans la position normale de décollage.

1.4.15. Hélicoptères de vol libre

Un hélicoptère est un aéromodèle plus lourd que l'air qui tire toutes ses portances et sa propulsion horizontale d'un (de) système(s) de rotor(s) à axe vertical entraîné(s) par un moteur.

Des surfaces portantes fixes, sont autorisées à condition de ne pas dépasser 4 % de la surface balayée par le rotor. Un stabilisateur horizontal fixe ou commandé n'excédant pas 2 % de la surface balayée par le rotor est autorisé. Les machines à effet de sol (hovercraft), avions convertibles ou appareils se déplaçant sur coussin d'air, ne sont pas considérées comme des hélicoptères.

Caractéristiques:

Aire : surface maximale balayée par le(s) rotor(s) en comptant seulement une fois les surfaces se superposant: 300 dm² à l'exception des hélicoptères dont les rotors sont éloignés de plus d'un rayon de rotor, auquel cas, la surface totale balayée par les deux rotors sera comptée ;

Masse maximale : 5 kg avec carburant

Cylindrée maximale du moteur : 10 cm³

Moteur caoutchouc : sans restriction

Note: les rotors à pales métalliques sont interdits.

1.4.16. Cylindrée

a) Moteur en va et vient:

La cylindrée est calculée comme suit:

Surface balayée par le piston x course = cylindrée

La surface balayée par le piston est calculée en mesurant l'alésage de la chemise au point mort haut.

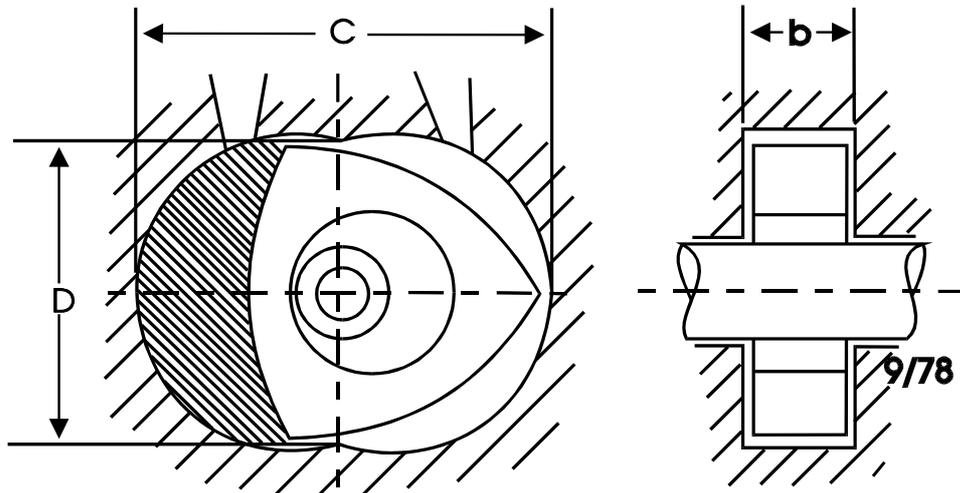
Le calcul du volume sera arrondi à deux décimales (0,01 cm³)

b) Moteur rotatif :

La cylindrée est calculée avec la formule :

$$0,325 (C^2 - D^2) b$$

Voir figure pour la signification des lettres.



CALCUL DU DEPLACEMENT DU PISTON POUR UN MOTEUR ROTATIF

ANNEXE 1.1.

CATEGORIES D'AEROMODELES POUR LES CHAMPIONNATS DU MONDE

Les catégories suivantes sont reconnues pour les championnats du monde d'aéromodèles (2001) :

1. Catégorie vol libre pour seniors:

- a) F1A - Planeur
- b) F1B - Aéromodèle à moteur élastique "Wakefield"
- c) F1C - Motomodèle
- d) F1D - Aéromodèle d'intérieur
- e) F1E - Planeur à guidage automatique

2. Catégorie vol circulaire pour seniors et juniors :

- a) F2A - Vitesse
- b) F2B - Acrobatie
- c) F2C - Team-racing
- d) F2D - Combat

3. Catégorie radiocommande pour seniors :

- a) F3A - Avion de voltige
- b) F3B - Planeur de vol thermique
- c) F3C – Hélicoptère de voltige
- d) F3D - Avion de course aux pylônes
- e) F5B - Motoplaneur électrique
- f) F5D - Racer à propulsion électrique
- g) F3J - Planeur thermique de durée

4. Catégorie maquettes pour seniors :

- a) F4B - Maquette vol circulaire
- b) F4C - Maquette vol radiocommandé

5. Catégorie vol libre junior :

- a) F1A - Planeur
- b) F1B - Aéromodèle à moteur élastique "Wakefield"
- c) F1D - Aéromodèle d'intérieur
- d) F1E - Planeur à guidage magnétique
- e) F1P - Motomodèle

7. Catégorie radiocommandée junior :

- a) F3J - Planeur thermique de durée radiocommandé

8. Catégorie maquettes junior :

- a) F4B - Maquette circulaire

CHAPITRE DEUX - RECORDS

2.1. CATEGORIES RETENUES POUR UN RECORD DU MONDE

2.1.1. La FAI reconnaît les records du monde dans les catégories d'aéromodèles figurant au tableau 1.

2.1.2. Détenteur(s) de records.

Un record du monde peut appartenir à une seule personne ou à une équipe. Lorsque le record est au nom de plusieurs personnes, la FAI établira la liste de ces personnes par ordre alphabétique, sauf si l'Aéro-Club National des détenteurs demande un ordre particulier.

2.1.3. Constructeur du modèle

Dans tout record, le détenteur(s) doit être le constructeur(s) du modèle qui a volé dans la tentative, sauf lorsque les règles de compétition de la catégorie dispensent cette catégorie de la règle B.3.1. Le détenteur(s) doit le confirmer par sa / leurs signature(s) dans le formulaire du tableau II, Certificat de confirmation de record.

2.1.4. Catégories de records du monde

Il y a trois catégories de records du monde :

- 1) Records établis avec des modèles spéciaux de record, selon les caractéristiques fournies au paragraphe 2.2. (records libres).
- 2) Records établis avec des aéromodèles construits selon des caractéristiques de compétition mais avec des vols pas nécessairement exécutés en compétition (spécifique aéromodèles). Ces records peuvent être établis dans les catégories F1D, F1L, F1M et F1N et dans ces catégories, le record ne peut être détenu que par un individu, pas par une équipe.
- 3) Records établis au cours de compétitions régulières avec des modèles et des compétitions définies au code sportif section 4C, chapitres 1, 2, 3, 4 et 5 (records de compétition).

En compétition de vol libre, des records de durée peuvent être établis dans les catégories F1D, F1L et, dans ces catégories, le record ne peut être détenu que par un individu, pas par une équipe.

En compétition de vol circulaire, les records suivants ne peuvent être établis qu'en championnat du monde ou continental :

- (a) records de vitesse dans la catégorie F2A (catégorie 134 dans le tableau I) ;
- (b) records de temps de course dans la catégorie F2C (catégories 135 et 136 dans le tableau I).

Dans les catégories F3D et F5D, des records ne peuvent être établis qu'en championnat du monde ou continental.

2.1.5. Détenteurs

Pour les détenteurs, se reporter au code sportif de la FAI section générale 2.3 et chapitres 6 & 7 ainsi que tout le chapitre deux, section des records, volume ABR section 4C.

2.2. CARACTERISTIQUES GENERALES DES AEROMODELES POUR LES TENTATIVES DE RECORDS

2.2.1. Masse :

Pour des records mentionnés au paragraphe 2.1.4, §1), la masse du modèle, en ordre de vol, avec carburant, lorsque ceci est le cas, ne devra pas dépasser 5 kg. La masse totale en ordre de vol avec carburant, d'un hélicoptère ne devra pas dépasser 6 Kg. Pour des records en compétition normale, selon 2.1.4. § 3), les modèles devront être conformes aux caractéristiques exigées pour la catégorie concernée.

Au cours d'une tentative de record, aucun ravitaillement ne sera autorisé une fois que le modèle aura pris l'air.

2.2.2. Puissance motrice :

Le volume total balayé par le(s) piston(s) du (des) moteur(s) ne doit pas dépasser 10 cm³. Les moteurs à réaction ne sont permis que pour le vol en circuit (record N° 135).

Sources d'énergie pour modèles électriques :

Il existe trois possibilités différentes de sources d'énergie :

F5 "S" : Avec sources de courant rechargeables seulement, (éléments secondaires).

F5 "SOL" : Cellules solaires seules autorisées.

F5 "COMB" : Toutes les sources de courant sont permises. Toutes sortes de combinaisons sont expressément recommandées.

Aucune liaison entre la source d'énergie électrique à bord du modèle de record et le sol ou un autre modèle ou objet volant n'est autorisée.

Il n'y a pas de restriction sur le poids du moteur élastique pour les records de ces modèles, sauf pour les records établis en compétition

Les hélices à pales métalliques sont interdites.

2.2.3. Aire des surfaces :

a) Avion à aile fixe.

a (1) Pour des avions à aile fixe, l'aire maximale des surfaces est de 150 dm².

a (2) Voir 1.4.1

b) Aéronef à aile tournante, voir 5.4.1.

2.2.4. Charge alaire :

La charge alaire des modèles de vol libre devra être comprise entre 12 g/dm² et 50 g/dm².

Pour les modèles radiocommandés, la charge alaire ne doit pas dépasser 75 g/dm².

Pour les modèles en vol circulaire contrôlé, la charge alaire ne doit pas dépasser 100 g/dm².

Il n'y a aucune restriction en ce qui concerne la charge alaire et l'envergure des modèles d'intérieur lors d'une tentative de record.

2.2.5. Pilotage du modèle.

Pour les avions ou planeurs radiocommandés, lors de tentative de records F3 ou F5, le pilote doit assurer un contrôle direct du modèle par l'intermédiaire d'un émetteur pour toute la durée du vol.

2.2.6. Observation du modèle.

Pour les avions ou planeurs, lors de tentative de records F3 OU F5, l'aéromodèle doit être visible pendant toute la durée du vol.

2.2.7. Lancement :

Pour les tentatives de record, le modèle peut être lancé à la main ou décoller du sol sauf pour les hydravions. Le lanceur devra se tenir debout sur le sol. Le remorquage aérien est interdit. Les hydravions doivent décoller d'un plan d'eau.

Les planeurs de vol libre sont lancés au moyen d'un câble de 100 m de longueur maximale. Les planeurs radio commandés sont lancés au moyen d'un câble de 300 m de longueur maximale. Le lancement de planeur par câble peut être effectué avec l'aide de dispositifs variés : treuils, poulies de renvoi simples ou multiples ou à la course, etc. Pour faciliter l'observation et le chronométrage, le câble doit être muni d'un fanion d'une surface minimale de 2,5 dm². Tout type de stabilisateur auxiliaire est interdit.

Un parachute peut être substitué au fanion pourvu qu'il ne soit pas attaché au modèle et reste plié et inactif jusqu'au décrochage du câble.

Le prétendant au record ou un membre de l'équipe doit manœuvrer le dispositif de lancement, et doit se tenir sur le sol, sauf pour les planeurs de RC où un aide peut manœuvrer le dispositif.

Les manœuvres du système de lancement doivent être effectuées par le concurrent restant en contact avec le sol ; sauf pour les planeurs R/C où un aide peut faire fonctionner le dispositif de lancement.

Toute liberté d'action et de mouvement, est permise pour obtenir la meilleure utilisation possible de la longueur du câble.

Tous les systèmes de décollage auxiliaires comme chariot et train d'atterrissage largable sont autorisés sauf sur les hydravions de même que tout système permettant le décollage et qui est largué une fois le modèle en l'air.

Pour les hydravions, le train d'atterrissage doit rester fixé au modèle pendant tout le vol.

2.2.8. Point d'atterrissage :

Le point où le modèle touche en premier la terre ou l'eau sera considéré comme le point d'atterrissage. Il n'est pas exigé qu'un hydravion se pose sur l'eau.

2.2.9. Perte de pièces en vol :

Pendant le vol, la perte volontaire ou non de pièces du modèle, à l'exception du dispositif de décollage, est interdite

2.2.10. Aides au pilote :

Suivant la règle 2.1.2, dans le cas d'un travail d'équipe, chaque membre de l'équipe peut agir en tant que pilote au cours de la tentative.

Note : dans le cas où il est souhaité qu'un record de distance ou de durée, soit établi sous un seul nom, un pilote assistant pourra être utilisé après deux heures à partir du départ du vol, jusqu'à un maximum de 10% du temps total du vol enregistré.

2.2.11. Différence entre deux records successifs :

Il n'y a pas de différence minimum par laquelle le nouveau record doit dépasser l'ancien.

2.2.12. Officiels et observateurs :

Le principal observateur doit être délégué par l'Aéro-Club National du pays où le record est établi et la tentative doit être attestée par deux observateurs supplémentaires qui sont agréés par l'Aéro-Club National.

2.2.13. Terrain de vol :

Les records de durée et de distance en circuit fermé pour modèles motorisés (toute source d'énergie) seront établis sans bénéficier d'effet de pente, de rotor, d'ondes de ressaut ou de toute forme similaire d'ascendance. Le terrain sur une distance suffisante doit être libre de tout objet qui pourraient durant la tentative générer toute forme d'ascendance y compris et non limités aux collines ; lignes d'arbre, véhicules et dispositifs tenus à la main.

2.2.14. Améliorations d'un record répétées au cours de la même journée.

Si un record est amélioré plus d'une fois le même jour par la même personne et le même modèle, seule la meilleure performance sera retenue pour homologation.

2.2.15. Sécurité

Toutes les mesures de sécurité et instructions du § B.18. sont applicables aux tentatives de record.

2.2.16. Chronométrage en compétition

Dans les situations où des records sont établis au cours de vols effectués en compétition de championnats, il se peut que le détenteur ne puisse déterminer quels chronomètres ou dispositifs de chronométrage ont été employés pour chronométrer le vol, ou que le détenteur ne puisse avoir accès au dispositif de calibration des instruments. Dans ces cas-là, le Jury devra, dans toute la mesure de ses possibilités, attester de la précision des instruments.

2.3. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS DE DUREE

2.3.1. Enregistrement du temps :

1. Pour tous les modèles des sous-classes motorisées, le temps de vol débute au moment où le modèle est lâché.
2. Pour les modèles décollant du sol ou de l'eau, le modèle doit prendre l'air dans un temps ne dépassant pas 2% du temps de vol total.
3. Pour tous les planeurs, le chronométrage commence au moment où le planeur est libéré de son système de lancement ou après le lancement à la main.
4. Pour les modèles R/C à moteur à piston ou électrique, le moteur doit fonctionner pendant au moins 98% de la durée revendiquée comme temps record.

2.3.2. Fin du vol :

La fin du vol a lieu lorsque le modèle touche le sol ou l'eau ou rencontre un obstacle qui interrompt définitivement son vol ou lorsqu'il disparaît définitivement de la vue des chronométreurs ou de tous les moyens utilisés par les chronométreurs pour suivre la trace du modèle.

L'utilisation de systèmes optiques, électroniques ou tout autre moyen prouvant que le modèle reste en vol sont permis à condition d'être agréés par l'Aéro-Club National.

Le point d'atterrissage des modèles R/C doit être à moins de 500 m du point où le modèle a été lancé. Dans le cas d'une tentative simultanée de record de distance en ligne droite et de durée, le point d'atterrissage doit être à moins de 500 m du point d'atterrissage prévu pour la tentative de record.

2.3.3. Chronométrage :

Dans le cas où le temps est mesuré à l'aide de chronomètres électroniques, il faudra utiliser deux chronomètres. Les temps chronométrés doivent être enregistrés sur le lieu même du record, et doivent être signés par les chronomètres eux-mêmes. Uniquement ces temps seront officiellement reconnus. Pour suivre le modèle en vol, les chronomètres sont autorisés à se déplacer par tout moyen de locomotion mis à leur disposition.

Des barographes enregistreurs ou des moyens électroniques pour mesurer le temps, autres que des chronomètres peuvent être utilisés s'ils ont été approuvés auparavant par l'Organisme de Contrôle des Sports Aéronautiques. Dans ces cas-là, le temps qui a été établi est celui qui a été enregistré par le barographe ou par le dispositif électronique. La perte d'altitude entre les points de décollage et d'atterrissage ne doit pas excéder 2 mètres par minute de vol.

2.3.4. Précision des mesures :

Dans le cas d'utilisation de chronomètres, une horloge électrique synchrone peut être utilisée comme étalon de mesure. Lorsque d'autres formes électroniques de mesure sont utilisées, des moyens gouvernementaux ou commerciaux peuvent être employés aux fins de certification.

Les fractions de seconde ne seront pas retenues dans le temps total enregistré pour le record.

2.3.5. Records de compétition en vol libre :

Des records de compétition sont reconnus pour des modèles de vol libre dans des compétitions qui ont été inscrites au calendrier de la FAI. Tous les types de concours internationaux sont valables : Internationaux ouverts, Internationaux à participation limitée, championnats continentaux, championnats du monde.

Les durées à considérer pour l'établissement de records sont les suivantes :

- a) Pour les compétitions dans les catégories F1A, F1B et F1C, la durée totale enregistrée sur tous les vols officiels et fly-off. Les records ne sont pas homologables pour les compétitions pour lesquelles plus de sept vols officiels ont été réalisés ou si le maximum de n'importe quel vol officiel est supérieur à celui spécifié dans les paragraphes 3.1.7., 3.2.7. et 3.3.7. ou si la durée maximum des fly-off excède celle spécifiée au 3.1.8. b) et 3.1.8. d).
- b) En compétition, des records sont reconnus pour la catégorie F1D et F1L pour :

- i) le vol ayant la plus longue durée ;
- ii) le plus long total des deux meilleurs vols (tel qu'utilisé pour le classement en F1D) ;

Pour établir des records de compétition en vol libre, L'Aéro-Club National du prétendant est responsable pour établir le dossier de la tentative. Le dossier doit être composé de documents émanant de la compétition. La documentation fournie doit comprendre copie des fiches de vol remplies au cours de la compétition et signées par les chronométreurs des vols. Le directeur sportif de la manifestation doit certifier que ces records sont authentiques et certifier que les modèles utilisés ont été contrôlés et sont conformes aux caractéristiques mentionnées dans le code sportif.

Pour les records de compétition d'intérieur, il n'y a pas de subdivision correspondant aux catégories de plafonds.

2.4. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS DE DISTANCE EN LIGNE DROITE

2.4.1. Il y a deux possibilités pour établir un record de distance en ligne droite :

- a) Distance de A à B ; et
- b) Aller Retour, c'est à dire, de A à B et de B à A.

2.4.2. Mesure des distances :

La distance du record sera mesurée en ligne droite entre le point de départ et le point d'atterrissage, quel que soit le chemin parcouru par le modèle.

Dans le cas d'un record Aller Retour, la distance de record est la distance du point de départ au point de virage plus la distance du point de virage au point d'atterrissage.

Les distances jusqu'à 50 km seront mesurées sur une carte officielle dont l'échelle sera au moins

1/100 000^{ème}.

Les distances de 50 km à 500 km seront mesurées sur une carte officielle dont l'échelle sera au moins

1/200 000^{ème} dans le système Gauss / Krieger.

Les distances supérieures à 500 km devront être calculées à partir de l'ellipsoïde de la terre modèle WGS84. La position exacte du point de décollage, du point d'atterrissage et du point de virage peuvent être déterminés par GPS. Pour de plus amples détails, se reporter au code sportif section générale 7.3.1.1.

Le dossier revendiquant le record doit contenir le détail du calcul de la distance, établi par un organisme scientifique reconnu, avec les références des coordonnées des points de départ et d'arrivée.

Le degré de précision des mesures doit figurer dans le dossier.

La distance sera calculée avec un degré de précision de 1% minimum, pour les distances inférieures à 500 km et 0,5 % pour les distances au delà des 500 km.

2.4.3. Point de départ :

Pour les modèles motorisés, le point de départ sera l'endroit où le modèle est lâché. Pour les modèles décollant de l'eau, la distance de décollage ne pourra être supérieure à 2,0% de la distance totale revendiquée pour le record.

Pour les planeurs, le point de départ est l'endroit où le modélisme est situé au moment où le planeur est libéré de son câble de lancement.

2.4.4. Point d'atterrissage tel que défini en (2.2.7) :

Pour les modèles radiocommandés, le pilote doit indiquer par écrit, avant le vol, l'endroit où son modèle atterrira. Le point d'atterrissage effectif doit se situer à l'intérieur d'un cercle de 500 m de rayon autour du point indiqué.

2.4.5. Pour les modèles radiocommandés :

Le pilote muni de son émetteur doit suivre son modèle par n'importe quel moyen de transport, les observateurs officiels l'accompagnant.

2.4.6. Point de virage :

Dans le cas d'un record de distance en aller/retour, le point de virage doit être mentionné comme indiqué dans la règle 2.4.5. et les officiels observateurs devront certifier que le point de virage a été correctement

2.5. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS DE VITESSE EN LIGNE DROITE

2.5.1. Base :

Pour les modèles de sous-classe de vol libre, le record est mesuré sur une base de 50 m pour les modèles à moteur caoutchouc, et de 100 m pour les modèles à moteur à piston.

La base doit être parcourue en vol dans les deux sens en moins de 30 minutes.

Pour les modèles radiocommandés la base devra être de 200 m et doit être parcourue dans les deux sens sans atterrissage intermédiaire.

La hauteur de vol du modèle doit demeurer en dessous de 35 m et au-dessus de 5m pendant les 100 m de présentation et les 200 m de parcours. La hauteur de vol est mesurée depuis la position du pilote.

Le dossier du record doit comporter un arpentage certifié du parcours et un rapport des méthodes utilisées pour déterminer la hauteur et la vitesse.

Pour les tentatives de record de vitesse en radiocommande, le modèle doit être équipé d'une commande des gaz ou de tout autre système pour arrêter le moteur par la radio.

2.5.2. Chronométrage :

Le chronométrage des records de vitesse doit être effectué avec des instruments de chronométrage agréés par l'Aéro-Club National ou les Fédérations de sports aériens. Si des chronomètres électroniques sont utilisés, le chronométrage doit être effectué par deux chronométreurs, utilisant des instruments donnant le 1/100^{ème} de seconde. La différence entre les deux temps enregistrés ne doit pas être supérieure à 0,05 seconde. Des instruments automatiques et électroniques autres qui mesurent un seul temps sont autorisés, à condition que le système utilisé soit bien documenté dans le dossier et approuvé par l'ACN de prétendant au record.

Pour des vitesses supérieures à 300 km/h l'utilisation de chronomètre à déclenchement manuel n'est pas autorisée. Seuls les moyens de chronométrage automatique avec élimination du facteur d'erreur humain sont permis et doivent être certifiés d'une précision du 1/100^{ème} de seconde.

La moyenne des deux vitesses des deux parcours de la base de chronométrage donne la vitesse du record.

2.6. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS DE VITESSE EN CIRCUIT FERME

2.6.1. Base :

La base consiste en un carré défini par quatre pylônes colorés proéminents (pôles) et situés à 200 mètres les uns des autres sous 90°, sur terrain plat ou avec des dénivellations n'excédant pas 1 m pour 200 m dans un rayon de 1 km de la base.

Chaque pylône sera nommé consécutivement de un à quatre. En utilisant la ligne entre le pylône un et le pylône deux comme ligne de base, placer le pylône cinq (ou un repère par fil) à mi-distance entre eux (c'est à dire à 100mètres de chaque pôle). Perpendiculairement à la base, placer le pylône six à 20m de distance de la base. Placer un ruban réfléchissant de 10mm de large entre le pylône cinq et le pylône six pour définir la ligne de départ et d'arrivée.

Note: Il est essentiel, pour une mesure précise de la vitesse, que tous les pylônes soient absolument verticaux de manière à éviter des différences de longueur du circuit avec la hauteur de vol.

Les planeurs radiocommandés doivent être libérés de leur câble de lancement (comme défini au § 7.2.5) avant de franchir la ligne de "départ - arrivée". Les modèles qui atterrissent avant d'avoir parcouru les

quatre côtés du carré ou pénétrant dans l'espace interdit (sauf lorsque le chronométrage est terminé) sont disqualifiés et le vol ne sera pas valable. Il n'y a aucune restriction d'altitude ou interdiction de vol thermique en dehors du circuit.

2.6.2. Chronométrage :

Le chronométrage des records de vitesse doit être effectué avec des instruments agréés par l'Aéro-Club National ou les fédérations de sports aériens.

Le chronométrage commence quand le modèle franchit la ligne de Départ - Arrivée et se termine lorsque le modèle franchit cette ligne pour la deuxième fois après avoir accompli un tour de circuit sans atterrissage intermédiaire en moins de 30 minutes après le lancement.

Le chronométrage doit être effectué par deux chronométreurs équipés de chronomètres mesurant au moins le 1/100^{ème} de seconde. La différence entre les temps enregistrés par les deux chronométreurs ne devra pas excéder 1/50^{ème} de seconde.

Quatre juges se tiendront au pied de chaque pylône et lèveront un drapeau rouge (ou allumeront un signal lumineux) dès que le modèle pénétrera à l'intérieur de l'espace défini par les pylônes.

Le pilote, son aide, les chronométreurs et le dispositif de chronométrage doivent se trouver et demeurer pendant toute la tentative de record à l'intérieur du circuit, au pylône cinq. Chaque juge de pylône, également à l'intérieur du circuit, indiquera au moyen d'un signal lumineux, le moment où le nez du planeur a franchi le système de visée.

Chaque pilote a droit à un aide qui peut lancer ou lâcher le modèle pour le décollage et informer constamment le pilote sur la position de son modèle au cours de la tentative de record.

2.6.3. Temps de record de course au pylône RC (10 tours) :

Les temps de record, en course au pylône peuvent être établis sur une course de 10 tours à condition que la performance de record soit effectuée pendant une course dans des conditions normales de compétition lors d'un championnat du monde ou continental. Le temps du record sera celui obtenu pendant l'accomplissement de la course concernée.

2.7. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS DE VITESSE EN VOL CIRCULAIRE

2.7.1. La vitesse sera chronométrée sur une distance minimale de 1 km Le rayon minimum du cercle de vol devra être:

Séries IA: Cylindrée de 0 à 1,0 cm³ inclus R =13,27 m (12 tours=1 km).

Séries IB: Cylindrée de 1,1 cm³ à 2,5 cm³ inclus. R=17,69 m (9 tours=1 km).

Série II: Cylindrée de 2,51 cm³ à 5 cm³ inclus. R=17,69 m (9 tours=1 km).

Série III: Cylindrée de 5,01 cm³ à 10 cm³ inclus. R=19,90 m (8 tours=1 km).

Série IV: Moteurs à réaction. R=19,90 m (8 tours=1 km).

Note: La longueur des câbles utilisés peut être supérieure à condition que la distance de 1 km soit obtenue par un nombre entier de tours.

2.7.2. Câbles de commande :

Pour les tentatives de record il n'y aura aucune limite dans le diamètre du ou (des) câble(s).

2.7.3. Carburant :

Il n'y aura aucune limite dans la composition du carburant.

2.7.4. Chronométrage :

Le chronométrage doit être effectué par deux chronométreurs équipés de chronomètres ou d'appareils de mesure de temps enregistrant au moins le 1/100^{ème} de seconde.

La différence entre les deux temps enregistrés ne doit pas excéder 2/10^{ème} de seconde.

Le chronométrage débute officiellement lorsque le concurrent a placé sa poignée de commande dans la fourche du pylône et que le modèle, ayant accompli 2 tours complets, passe de nouveau devant la marque de hauteur placée sur le bord de la piste du côté opposé aux chronométreurs.

La poignée et le pylône doivent être conformes aux caractéristiques données pour les concours de vitesse en vol circulaire, sauf dans le cas de commande monocâble où le pilote peut utiliser toute poignée ayant un seul point d'attache flexible sur la poignée de commande et un axe horizontal comme pour une poignée à deux câbles avec une distance maximale de 6mm entre le point d'attache flexible et le point de contact de la barre horizontale sur la fourche du pylône.

De plus pour les systèmes de commande monocâble aucun renforcement rigide du câble en avant de la poignée, n'est autorisé et aucune commande de torsion ou autre mécanisme ne peut être placée derrière la fourche du pylône.

Pendant la totalité du temps de vol chronométré, la barre horizontale de la poignée doit rester dans la fourche du pylône ou bien les câbles doivent demeurer attachés à un pivot central.

Tout effort physique dans le but d'accroître la vitesse du modèle, durant la tentative de record, est interdit et entraînera l'annulation immédiate.

2.7.5. Hauteur de vol :

La hauteur normale de vol doit être comprise entre 1 et 3 m.

2.7.6. Précision des mesures :

La vitesse du record sera exprimée en km/h et arrondie au 1/10^{ème} de kilomètre immédiatement inférieur.

2.7.7. Records de team-racing sur 100 et 200 tours (10 et 20 km) :

Des records de vitesse en team-racing peuvent être établis sur 10 km (100 tours) en course normale ou en demi-finale ou sur 20 km (200 tours) en finale à condition que la course se déroule dans les conditions normales de compétition, en championnat du monde ou continental. Le record retenu sera le temps enregistré pour l'accomplissement de la performance considérée.

2.8. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS D'ALTITUDE

2.8.1. Vérification des mesures :

Dans le but d'établir la hauteur au-dessus du point de départ il faut:

- soit utiliser de petits barographes réalisés spécialement pour les aéromodèles et emportés par le modèle, ces barographes, ayant été préalablement agréés par l'Aéro-Club National ou les fédérations de sports aériens.

- soit, garantir les contrôles par des observateurs qualifiés, utilisant des théodolites ou des télémètres, pourvu que ces instruments aient été agréés par l'Aéro-Club National ou fédération de sports aériens.

- soit utiliser un barographe emporté dans un avion qui suit le modèle mais ne dépasse jamais l'altitude maximale de ce dernier. Un observateur officiel doit être à bord de l'avion pendant le vol, et l'enregistrement du barographe doit être contresigné par l'observateur officiel et le pilote de l'avion.

- soit au moyen de dispositifs électroniques embarqués à bord de l'aéromodèle et construits pour enregistrer l'altitude et donner les lectures soit par graphes, ou par lecture digitale.

En cas d'utilisation de théodolites ou de télémètres, l'Aéro-Club National ou la fédération de sports aériens :

- doit donner une description des instruments et de leur méthode d'utilisation, une déclaration signée certifiant le degré de précision atteint et un rapport vérifié sur les instruments de mesure et la méthode utilisée.

- dans le cas d'un barographe, l'étalonnage doit être réalisé à l'aide d'un manomètre indépendant et les tables d'altitude de l'I.C.A.O.P. peuvent alors être utilisées pour déterminer l'altitude.

2.8.2. Point d'atterrissage :

Pour les modèles radiocommandés, l'atterrissage doit se situer dans un rayon de 500 m du point de départ tel que décrit au § 2.3.2. Dans le cas de tentative simultanée de record de distance et d'altitude, le point d'atterrissage doit être conforme à la description faite au § 2.4.4.

2.9. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS DE DISTANCE EN CIRCUIT FERME

2.9.1. Pour les modèles radiocommandés à moteur à piston ou électrique la longueur du circuit doit se dérouler sur une base en ligne droite de 500 m et au-dessus d'une base de 100 m pour les planeurs.

2.9.2. Les fractions de circuit ne seront pas prises en compte dans le calcul du record revendiqué.

2.10. REGLEMENTS PARTICULIERS POUR LES RECORDS EN VOL AUTONOME

2.10.1 Les records ouverts, autonome, de classification de vol F8 pourront être établis dans chacune des sept classifications situées au tableau 1. Le contrôle de l'aéromodèle, dans la classification F8 pourra être effectué en utilisant les aides à la navigation tels que le Global Navigation Satellite Systems (GNSS) agissant en coordination avec un système de pilote automatique embarqué. Le contrôle direct au moyen d'un pilote commandé par un émetteur pourra être utilisé, mais n'est pas obligatoire.

2.10.2. Toutes les caractéristiques et les règlements mentionnés dans le volume ABR, section 4C - Aéromodèles, chapitre un - Règlements généraux pour les aéromodèles & chapitre deux - Records devront être respectés avec les exceptions suivantes :

a) L'aéromodèle n'est pas nécessairement directement contrôlé par un pilote, au moyen d'un émetteur, au cours d'une partie ou de la totalité du vol.

b) L'aéromodèle n'est pas nécessairement sous le contrôle visuel d'un pilote ou d'observateurs.

2.10.3. Les tentatives de records concernant des vols ayant débuté, ou s'étant terminé dans un pays autre que celui de l'Aéro-Club National du détenteur, devront respecter les exigences mentionnées dans le code sportif section générale, paragraphe 6.4 "Administration et records".

2.10.4 Les détenteurs de records autonomes qui utilise un contrôle direct de l'aéromodèle au moyen d'un émetteur commandé par un pilote ne devront pas demander un record supplémentaire pour le vol, autre que dans les classifications F3 ou F5.

2.11. DOSSIER D'UNE TENTATIVE DE RECORD

Le but de la procédure d'homologation et ses exigences est de vérifier aussi bien que possible qu'un modèle donné a effectivement atteint la performance revendiquée et que le vol a été exécuté selon les exigences du code sportif. Les nombreux facteurs concernés par le vol exigent que les données adéquates soient présentées pour homologuer la tentative de record. La F.A.I. peut demander des données et des preuves complémentaires pour s'assurer que ces conditions ont été réalisées.

2.11.1. Un dossier doit être soumis à la F.A.I. dans les deux mois qui suivent la tentative de record. Il doit comprendre:

a) Une demande complète officielle rédigée suivant le tableau II.

b) Un plan trois vues du modèle montrant les dimensions principales et l'échelle du dessin. Ce plan devra être certifié conforme par l'Aéro-Club National ou la fédération de sports aériens.

c) Une photographie du modèle certifiée conforme par l'Aéro-Club National.

d) Un certificat établissant que le record a été homologué en tant que records National par l'Aéro-Club National du détenteur du record.

e) Un relevé des pièces justificatives qui sont indiquées ci-dessous en § 2.12.

f) Le tableau III correctement rempli, check liste du dossier de record.

- 2.11.2. Les photocopies des dossiers de record sont disponibles sur demande écrite d'un Aéro-Club National ou d'une fédération de sports aériens, au prix de 40 euros pour des dossiers de 10 pages et 5 euros pour chaque page supplémentaire.

2.12. PIECES JUSTIFICATIVES

Toutes les fois que pour des catégories spéciales, des limites numériques sont établies, comme par exemple § 2.3.2. pour le point d'atterrissage et la durée de marche des moteurs, ou comme en § 2.4.3. la longueur du roulage pendant le décollage; la mesure de ces quantités spécifiques doit être indiquée dans le chapitre des justifications.

Si des barographes, des systèmes électroniques spéciaux, des équipements de chronométrage etc. sont utilisés ; une description adéquate pour vérifier l'exactitude et la validité de ces systèmes doit être incluse.

Une déclaration précisant que toutes les conditions requises pour la catégorie en cause ont été réunies doit être jointe.

Les latitudes et longitudes des points de décollage et d'atterrissage ainsi que les calculs mathématiques pour les records impliquant des distances du grand cercle doivent être joints.

Une liste de tous les officiels et observateurs présents doit être jointe. La feuille des justificatifs doit être signée par l'officiel principal.

En vue d'une relation historique pour des références futures une brève description du vol est souhaitée. Les facteurs importants, tels que les conditions météorologiques, les équipements spéciaux placés dans le modèle ou utilisés au sol, ou toute autre circonstance inhabituelle survenant au cours du vol doivent être mis en valeur. Ce chapitre n'est pas officiellement exigé, mais il est souhaitable que les officiels le produisent sur une feuille séparée, pour des références futures.

Pour des records de durée et de distance en circuit fermé, pour des aéromodèles à moteur (quelle que soit la source d'énergie), un certificat doit être établi montrant sans aucun doute possible que les exigences du paragraphe 2.2.13. concernant le terrain de vol ont été respectées. Des documentations telle que photographies, cartes, observations météorologiques peuvent faire partie de ce certificat.

a) CHRONOMETRAGE 2.3.3. (Durée) 2.5.2. et 2.6.2 (Vitesse)

Brève description de la méthode de chronométrage utilisée

Numéro des chronomètres

Position des chronomètres

Equipement électronique utilisé

b) BASE: 2.1.4 (Distance) 2.5.1 (Vitesse) 2.6.1 et 2.9.1 (Circuit fermé)

Brève description de la méthode utilisée pour la mesure de la base.

Equipement de mesure

Méthode de marquage des limites de base

Nombre d'observateurs aux limites de base

Méthode de signalisation de la base au pilote

Fournir un plan du parcours définissant la base, les points de virage, les poteaux, repères, l'altitude des limites de la base et la position des officiels pendant la tentative.

TOUTES LES CONDITIONS DES ARTICLES 2.4.1., 2.8.1., 2.11. DOIVENT ETRE OBSERVEES ET ENREGISTREES DANS LE DOSSIER.

TABLEAU 1
CLASSIFICATION DES RECORDS
PAGE 1

Classe	Type de modèle	Catégorie	Moyen de propulsion	Durée	Distance en ligne droite	Gain d'altitude	Vitesse			
	Planeur	Libre		101	102	103	n/a			
F1 VOL LIBRE	Avion	Libre	Moteur élastique	104	105	106	107			
		Libre	Moteur à piston	108	109	110	111			
						DUREE				
	Modèle d'intérieur				Plafond Cat. I <8M a)	Plafond Cat. II 8<15 M b)	Plafond Cat. III 15<30 M c)	Plafond Cat. IV >30 Md d)		
		Libre	Moteur élastique		115(a)	115(b)	115(c)	115(d)		
		F1D	Moteur élastique		125(a)	125(b)	125(c)	125(d)		
		F1L	Moteur élastique		116(a)	116(b)	116(c)	116(d)		
		F1M	Moteur élastique		117(a)	117(b)	117(c)	117(d)		
	Planeur d'intérieur	F1N			118(a)	118(b)	118(c)	118(d)		
					DUREE EN COMPETITION					
					Un vol		Deux vols			
	Modèle d'intérieur	F1D	Moteur élastique		119		120			
F1L		Moteur élastique		122		123				
F2 VOL CIRCULAIRE COMMANDE	Avion	Libre	Moteur à piston	VITESSE						
				Cylindrée cm*						
				0,00 à 1,00	1,01 à 2,50	2,51 à 5,00	5,01 à 10,00			
		130		131		132		133		
		F2A			Vitesse en compétition					
					134*					
		Moteur à réaction	135							
	F2C	Moteur à piston	100 laps – 57 *			200 laps – 58 *				

- Uniquement en championnat du monde ou continental

Référence paragraphe 2.1.4.

CLASSIFICATION DES RECORDS

PAGE 2

Classe	Type de modèle	Catégorie	Moyen de propulsion	Durée	Distance en ligne droite	Gain d'altitude	Distance aller retour	Vitesse	Distance en circuit fermé	Vitesse en circuit fermé
F3 VOL RADIO COMMANDE	Avion	Libre	Moteur à piston	141	142	143	144	145	146	147
	Hydravion	Libre	Moteur à piston	148	149	150	151	152	153	154
	Planeur	Libre		155	156	157	158	159	160	161
	Hélicoptère	Libre	Moteur à piston	162	163	164	165	166	167	168
	Avion	F3D	Moteur à piston							
F5 VOL RADIO COMMANDE	Avion	Libre	Mot élec. S	171	172	173	174	175	176	177
			SOL	185	186	187	188	189	190	191
			COMB	192	193	194	195	196	197	198
	Hélicoptère	Libre	Mot. élec.	199	200	201	202	203	204	205
	Avion	F5D	Mot. élec.							

F8 VOL Auto- nome	Planeur	Libre	n/a	900	901	902	903	904	905	906
	Avion	Libre	Mot.Piston	907	908	909	910	911	912	913
			Mot.Elec S	914	915	916	917	918	919	920
			Sol	921	922	923	924	925	926	927
			Comb	928	929	930	931	932	933	934

- Uniquement en championnats du monde ou continentaux

Référence paragraphe 2.1.4.

TABLEAU III

CHECK - LISTE POUR LES DOSSIERS DE RECORD D'AEROMODELES

EN PREPARANT UN DOSSIER DE RECORD DU MONDE, VEUILLEZ VERIFIER AVEC CETTE LISTE QUE TOUTES LES FORMALITES ONT ETE REMPLIES.

Pour chaque rubrique si c'est OK inscrire "/", si ce n'est pas applicable inscrire "-"

ITEM	DESCRIPTION	COCHER ICI
0	GENERALITES - Le secrétariat de la FAI, à Lausanne, a été averti, par télégramme, télex ou fax dans les sept jours suivant la tentative du record.	
1	Tableau II rempli et signé Noms en majuscules. Ne pas oublier de faire certifier par un officiel de l'ACN.	
2	Plan trois vues, certifié par un officiel de l'ACN (2.11.1.b).	
3	Photographie du modèle, certifiée par l'ACN (2.11.1.c).	
4	Liste des officiels et observateurs signée l'officiel en chef (2.12).	
5	Sommaire de tous les documents accompagnant le dossier (2.11.1.e).	
6	Tout document supplémentaire signé par l'officiel en chef (2.12).	
7	Description de la tentative de record (2.12).	
7a	Le détenteur doit être constructeur de son modèle (si applicable, voir 2.1.3).	
7b	Le(s) détenteur(s) confirme(nt) que l'aéronef est bien destiné à être un aéromodèle (1.1).	
7c	L'ACN du(des) détenteur(s) confirment que la tentative a été reconnue comme record national (2.11.1.d).	
8	Pour les records autres que ceux de la catégorie F8, un certificat confirmant que le modèle est resté en vue du pilote qui avait le contrôle direct du modèle par radio commande, pendant toute la durée du vol.	
9	RECORDS DE DUREE Carte de vol montrant lecture de 2 chronomètres, écrite à l'encre et signée par les 2 chronométrateurs (2.3.3.).	
9a	Nombre final arrondi à la seconde entière inférieure, en ignorant les fractions de secondes (2.3.4).	
9b	Certificat de précision des chronomètres (2.3.4) ou des dispositifs spéciaux de chronométrage (2.12).	
9c	Document certifiant que la durée de la phase de décollage de l'hydravion n'est pas supérieure à 2% du vol total (2.3.1.2).	
9d	Document certifiant que la durée du fonctionnement du moteur des modèles RC n'est pas inférieure à 98% du vol total (2.3.1.4).	
9e	Document précisant le point d'atterrissage pour les modèles RC (2.3.2).	
9f	Document sur l'état du terrain de vol exigé pour les modèles (2.2.13).	
10	RECORDS DE DISTANCE EN LIGNE DROITE Carte officielle montrant la distance du record, les points de décollage et atterrissage (2.2.4) (ou les calculs par logiciel WGS84). Echelle minimum 1 :100.000 pour les distances jusqu'à 50km. Echelle minimum 1 :200.000 pour les distances de 50 à 500 km. Logiciel de calcul WGS84 pour les distances supérieures à 500km (2.4.2).	
10a	Coordonnées géographiques des points de décollage et d'atterrissage (2.4.1 & 2.12).	
10b	Calcul du record de distance par un organisme scientifique de géographie, comprenant un document montrant le degré de précision des calculs (2.4.2) signé par les officiels responsables.	
10c	Document montrant le point réel d'atterrissage par rapport au point prévu par écrit avant le début de la tentative de record.	
11	Records de vitesse en ligne droite (Vol libre et radiocommandé) Carte de vol avec les lectures des deux chronomètres de chacun des deux vols exigés (2.5.2) ou le temps enregistré par un dispositif de chronométrage électronique (B.7.9), signé par les chronométrateurs et l'officiel en chef.	
11a	Document certifiant la mesure du circuit de vitesse (2.5.1 et 2.12).	
11b	Document montrant la méthode utilisée pour déterminer l'altitude et la vitesse (2.5.1).	
12	RECORD DE VITESSE EN CIRCUIT FERME Carte de vol avec lecture des deux temps mesurés du vol de record ou le temps enregistré par le dispositif de chronométrage électronique (B.7.9) et signature des deux chronométrateurs et de l'officiel responsable (2.5.2).	
12a	Description et croquis de la disposition du circuit (2.12b).	
12b	Document montrant la mesure de la base (2.12b).	
13	RECORDS D'ALTITUDE Barographe du record signé par l'officiel responsable (2.8.1).	
13a	Si le modèle a été suivi par un avion grandeur le barographe devra être contresigné par le pilote de l'avion et l'officiel observateur (2.8.1.).	
13b	Calibrage du barographe ou la table de calibrage. (2.8.1).	
13c	Si des théodolites ont été utilisés, les lectures seront enregistrées et les calculs d'altitude joints, signés par les officiels observateurs (2.8.1).	
13d	Description des équipements spéciaux avec certificat de degré de précision signé.	
13e	Un document précisant le point d'atterrissage pour les modèles radiocommandés (2.8.2.).	
14	RECORDS DE VITESSE EN VOL CIRCULAIRE (VCC) Carte de vol avec lectures des deux chronomètres ou le temps enregistré par un dispositif de chronométrage électronique (B.7.9) signé par les chronométrateurs et les officiels responsables.	
14a	Document prouvant que la longueur des câbles est en accord avec les exigences de l'article 2.7.1.	
15	RECORD DE DISTANCE EN CIRCUIT FERME Description et croquis de l'organisation du circuit. (2.12.b).	
15a	Document concernant la mesure de la base. (2.12.b).	
15b	Document montrant que les exigences requises pour les sites de vols de modèles à moteurs ont été respectées (2.2.13).	

