

Règlement IJMC et lignes directrice des juges.

CLASSES CONCURRENTES

1.0.1 Classes de poids:

- a) classe 13,5 kg de poids à vide
- b) classe 20,0 kg de poids à vide
- c) Un système de décompte des scores identique sera utilisé pour les 2 classes et la compétition se déroulera avec les 2 classes mélangées.
- d) Aucun concurrent ne peut faire concourir un avion dans plus d'une classe et la classe choisie doit être établie dans la fiche d'inscription avant le début officiel de la compétition. Aucun changement de classe n'est permis après le début de la compétition. Un seul avion par pilote et pas le même avion pour 2 pilotes différents.
- e) Un Trophée par équipe sera remis au meilleur score atteint dans l'une ou l'autre des classes d'une équipe constituée de 2 personnes (un constructeur, un pilote) inscrite ou le pilote n'est pas le constructeur du modèle. Le constructeur doit être présent lors de la compétition comme aide, et doit être de même nationalité que le pilote, comme convenu dans l'article 1.0.3. Pour être éligible, les 2 membres doivent s'être inscrits et avoir signé l'inscription dans la case prévue à cet effet sur le formulaire de déclaration. (voir la règle: 6.0.1 (d)).
- f) Pour encourager les nouveaux compétiteurs, un nouveau Trophée également: Le Trophée du meilleur nouveau sera remis au mieux classé des nouveaux entrants, indépendamment de leur sélection (Place supplémentaire ou sélection standard). Pour être éligible à ce Trophée, le compétiteur devra s'être inscrit et avoir signé le formulaire de déclaration dans la case prévue à cet effet. (règle: 6.0.1(d)).

1.0.2 Nombre de participants:

Au cours d'un WJM, chaque pays peut engager 6 concurrents au maximum, ils seront répartis au choix de chaque pays, quand au nombre de participants dans chaque classe. Un pays pourra engager 6 concurrents en classe 13,5kg et 0 en classe 20kg, ou le contraire, toutes les combinaisons intermédiaires étant possibles.

2 concurrents supplémentaires par pays peuvent être engagés, à la seule condition que ces 2 concurrents n'aient jamais participé à un WJM. Le terme les désignant sera: "Rookie".

1.0.3 Nationalité des participants:

- a) Chaque participant doit appartenir au pays/nation qu'il représente, passeport ou autre pièce d'identité attestant de cette appartenance pourra être demandée par le DC ou l'IJMC. Les personnes souhaitant concourir pour une équipe d'une autre nation que celle de leur citoyenneté devront respecter les règles suivantes:
 - b) Faire une demande écrite d'autorisation auprès du comité IJMC.
 - c) Ils doivent résider depuis 2 ans dans le pays de l'équipe dans laquelle ils veulent concourir et doivent fournir à L'IJMC une preuve de ce délai de résidence.
 - d) Ils doivent obtenir l'agrément de leur équipe nationale au profit des membres de l'équipe dans laquelle ils veulent participer.
 - e) De retour dans leur pays d'origine, chaque concurrent redevient éligible dans l'équipe de ce pays, sans période de résidence minimum. L'IJMC doit être informé de ces changements. Cette possibilité prend fin 12 mois calendaire après leur retour dans le pays d'origine.

f) Dans le futur, les équipes nationales seront reconnues avec les mêmes critères que ceux utilisés par le CIO. Cependant, la "loi du grand père" prise en compte par l'IJMC permettra d'accepter des équipes nationales non acceptées par le CIO, si celles-ci ont déjà participé à une précédente compétition IJMC.

Par exemple, L'IJMC continuera d'accepter les équipes d'Angleterre, d'Ecosse, d'Irlande du Nord. La "loi du grand père" sera retenue définitivement.

g) L'IJMC ne retiendra que les drapeaux et insignes nationaux reconnus par le CIO et les drapeaux des équipes en application de la "loi du grand père".

REGLES GENERALES

2.0.1 Définition du type de modèle de jet éligible pour une compétition IJMC jet maquette.

a) Un modèle de concours doit être une réplique d'un plus lourd que l'air, à voilure fixe, piloté par l'homme qui fut construit et vola avec succès, et qui fut propulsé uniquement par réaction. Ceci incluant les turbines carénées.

b) Le modèle de concours doit être propulsé uniquement par turbine carénée (moteur à combustion interne ou électrique) et/ou par turbine à gaz. Tout autre type de propulsion est interdit.

2.0.2 Règle du constructeur compétiteur.

Comme en 2008 la règle du constructeur compétiteur n'est plus applicable. Cela signifie que le concurrent n'a plus à être le constructeur du modèle.

2.0.3 Navigabilité:

Le concurrent est responsable de la navigabilité du modèle qu'il engage. Il attestera sur le dossier d'inscription qu'il a personnellement testé en vol le modèle avec succès et sécurité avant la compétition.

2.0.4 Caractéristiques générales:

Excepté la masse maxi à vide, toutes les caractéristiques suivantes s'appliquent aux 2 classes.

Classe 13,5 kg	:13,5kg
Classe 20kg	: 20kg
Charge alaire	: pas de restriction
Surface max	: pas de restriction
Puissance motrice	: pas de restriction en puissance

La pesée des modèles sera effectuée dans un environnement contrôlé pour éviter l'effet du vent. Chaque avion doit être pesé après le 1er vol dans la configuration exact du décollage de la première manche.

Le Défueling est autorisé mais aucun retrait d'accus y compris les accus pour la propulsion, ne sera autorisé entre le vol et la pesée du modèle. Tout ceci sera effectué sous la supervision des organisateurs.

Dans le cas de non conformité avec la classe concernée, le vol sera noté 0. L'organisation doit suivre de près le poids des machines proches des limites et effectuer des tests après d'autres

vols de ces machines.

Note1: L'IJMC dispose d'une tare de 5kg pour le calibrage des balances utilisées pendant la compétition, ce qui permet d'exempter celles-ci de certificat d'authenticité. Les balances utilisées doivent être calibrés aux valeurs limites de 13,5kg et 20kg, et doivent être à la disposition des compétiteurs au moins 1 jour avant le début de celle-ci.

2.0.5 Programme de la compétition:

Le programme se décompose en 2 parties égales comptant pour la moitié de la note chacune: Le jugement statique, et le jugement en vol. De plus un système de points bonus est ajouté pour inciter la diversité et l'originalité.

Le score final étant la somme des 2 épreuves et des points bonus.(calcul des points bonus en section 7).Le maximum de points à atteindre est: statique:1500 max, vol:1500 max, bonus:75 max.

2.0.6 Juges:

a) un minimum de 11 juges est requis pour la compétition; 2 équipes de 3 juges pour le statique et 1 équipe de 5 juges pour les vols.

A la discrétion des organisateurs, et généralement pour des raisons d'organisation et de timing: soit les vols démarrent au plus tôt 2 heures après le début du statique avec les avions déjà jugés statiquement, soit le statique démarre au plus tôt 3 heures après le début du 1er tour de vol avec chaque modèle ayant volé avant le statique.

Les juges sont sélectionné par le comité IJMC pour par approbation lors de l'AG annuelle à partir de la liste des juges reconnus IJMC qui auront suivi avec succès un séminaire de juges. Cette sélection obéit également aux conditions suivantes:

L'IJMC détient une liste de juges reconnus. Chaque pays membre à le droit de proposer des juges lors des séminaires de formation officiels IJMC en utilisant le formulaire de nomination de juges téléchargeable sur le site IJMC.

Pour être admis au WJM, un juge doit appartenir à un pays à jour de sa cotisation et doit être approuvé par l'AG annuelle IJMC.

Les 5 premières nations du précédent WJM ont le droit d'avoir un juge de leur pays. De plus le pays organisateur à également le droit à 1 juge en fonction et 1 juge de réserve.

b) Si le jugement statique précède le jugement vol, chaque concurrent doit disposer d'une heure pour préparer son modèle pour le vol après la fin du statique. Dans le cas d'un vol avant le statique, il disposera d'une heure pour préparer son modèle après la fin du vol de compétition.

c) Dès que possible après chaque tour de vol de compétition des tours de vol 1 et 2 (et 3 dans le cas de 2 zones de vol), les points attribués seront rendus communiqués aux concurrents, pour leur permettre d'effectuer les ajustements nécessaires s'ils le souhaitent de leurs programmes avant le prochain tour de vol. Les résultat à l'issue du 3ème tour de vol (et 4ème en cas de 2 zones de vol) ne seront pas disponibles avant la publication des résultats finaux.

d) Les compétiteurs ne sont pas autorisés à discuter la notation attribuée avec les juges pendant la compétition; excepté en suivant la procédure en section 2.0.14 (réclamation). Cependant après l'attribution des notes, les concurrents peuvent demander aux juges leurs erreurs et les conseils pour les corriger.

e) Pendant le jugement statique (réalisme et savoir-faire), toute connaissance antérieure ou spécifique d'un prototype que posséderait un juge ne doit pas être pris en compte, et le modèle sera jugé uniquement sur la documentation fournie par le concurrent.

f) Durant le statique les juges doivent faire abstraction de toutes les parties internes et systèmes de propulsion contenus dans le modèle.

g) Seuls les juges statique sont autorisés à harmoniser les notes attribuées au concurrent. Les juges "vol" même s'ils n'harmonisent pas les notes, verront la plus haute et la plus basse note supprimées sur chaque figure.

h) Un juge est désigné juge en chef au début de la compétition.
Le jugement statique s'effectuera uniquement sur les parties visibles en vol.

2.0.7 Coefficients:

Quand un coefficient (k) est défini, les points attribués doivent être multipliés par ce coefficient pour donner le total de cette section. Un chiffre après la virgule sera retenu pour le jugement statique. Pour les vols les notes sont attribuées au demi point près, excepté pour le réalisme général, qui peut être jugé au dixième de point près.

2.0.8 Remarques:

a) Tous les modèles doivent décoller à la manière du grandeur, excepté pour ceux de la section b)

b) Les hydravions peuvent utiliser des roues ou des chariots à roues pour le décollage, en absence de plan d'eau convenable. Le coté non maquette de cet ajout de roues, patins ou autre équipement similaire non conforme au prototype, ne doit en aucun cas être pris en considération dans l'attribution des points de fidélité maquette.

c) Aucune partie du modèle ne peut être échangée, retirée, ajoutée, ou repositionnée entre les jugements statiques et vols, excepté le carburant, les antennes récepteur, le pitot en bout de cône, ou un équipement que les juges jugeraient dangereux en cas d'accident. Les bombes, réservoirs externes, missiles ou autre armement externe présentés montés durant la phase initiale doivent rester en place jusqu'à la fin, une photo sera prise pour faire foi. Le modèle sera disqualifié en cas de manquement. Les éléments largables en vol doivent être annoncés (voir également la règle 2.0.8 g). Ces éléments devront être présents au statique et devront être remplacés avant le vol suivant par un élément identique en taille, forme, couleur et poids. Tous les sets d'éléments, devront être présents pour la pesée initiale.

d) Toute partie concernant le système de propulsion ou la cellule qui serait endommagé pendant la compétition doit être réparé ou remplacé avec un élément semblable, et conduira à une nouvelle pesée du modèle. Celui-ci devant respecter les critères initiaux. Le concurrent doit avertir le DC avant tout nouveau vol de concours en cas de repositionnement, réparation ou remplacement d'une pièce de l'avion pendant la compétition qui pourrait augmenter le poids total du modèle ou affecter d'autres règles, en particulier concernant la navigabilité. (2.0.3).

e) Les moteurs à piston doivent être équipé de silencieux, celui-ci doit être intégré dans la cellule, tout silencieux ou moteur externe, pénalisera la notation statique, sauf si cela est conforme au prototype. Le DC se réserve le droit d'interdire les moteurs à piston trop bruyants de participer à la compétition.

f) Aucun équipement explosif ne peut être largué ou activé, et les roquettes ou autres équipements explosif ne peuvent être largués pendant le vol ou le taxiage.

g) Pièces perdues en vol:

Si une quelconque pièce se sépare de l'avion pendant le vol (alors qu'elle était attachée à celui-ci au début du vol de compétition), alors la notation s'arrête et le concurrent doit atterrir immédiatement. Les points des figures effectuées avant la perte de la pièce sont conservés. Si le problème intervient pendant l'exécution des manoeuvres obligatoires et optionnelles, aucun point ne sera attribué à cette manoeuvre, cependant les points de réalisme général seront quand même attribués, au prorata du vol effectué. Tout largage intentionnel doit être annoncé aux juges avant celui-ci.

h) La manière dont les vols d'entraînement sont organisés, est entièrement de la décision du DC.

Cependant une fois la compétition commencée, les concurrents ne pourront plus effectuer quelque type de vol que ce soit pour entraînement ou démonstration avec quelque type de modèle que ce soit.

Exception faite des vols de contrôle de sécurité demandés par le tableau d'arbitrage.

l) Le modèle devra être présenté au statique de la même manière qu'en configuration de vol normal, avec le train sorti. Seuls les éléments actionnables depuis le cockpit peuvent être présentés. Cela inclut toutes les commandes de vol, tous les hypersustentateurs (volets, becs,...) et tout autres équipements aérodynamique (aérofreins, spoilers,...). Cela inclut également la verrière, le train d'atterrissage et les trappes. Tous ces éléments doivent être positionnés à la main, la radio-commande ne doit pas être utilisée excepté entre les 2 tables du jugement statique. De plus les éléments suivants ne doivent pas être présentés pendant le statique, la liste n'étant pas exhaustive: système d'éclairage, bruiteur, trappes de maintenance, trappes canons, trappes d'avitaillement, échelle d'accès, crosse d'arrêt, générateur de secours, Turbine autonome aérodynamique, etc...

2.0.9 Nombre de modèles:

Aucun concurrent n'est autorisé à s'engager dans la compétition avec plus d'un modèle, la classe de celui-ci étant spécifié sur la fiche d'inscription avant le début officiel de la compétition. Aucun changement de classe n'est permis après le début de la compétition. Aucun modèle ne peut être engagé avec plus d'un pilote, donc aucun modèle ne peut concourir avec 2 pilotes différents.

2.0.10 Nombre d'aides:

Chaque compétiteur peut bénéficier au maximum de 2 aides ou assistants pendant la phase vol de la compétition, les 2 aides étant dans la zone de démarrage et devant la ligne de sécurité/hors notation. Cependant le DC peut à sa discrétion autoriser l'assistance ou l'aide d'autres personnes en particulier pour les avions multi-moteurs ou des avions à moteur à turbine à gaz, pour des raisons de sécurité.

Aucun aide ou assistant ne peut toucher l'émetteur après l'annonce par le concurrent du décollage. Le chronométreur officiel est responsable du contrôle de cette procédure pendant la durée du vol. Si cela devait se produire, le vol serait noté 0.

2.0.11 Equipement radio commande:

Seul le 2,4GHZ est accepté et tous les systèmes utilisés doivent se conformer aux législations des pays dans lesquelles se déroulent les événements. Les gyroscopes de contrôle de taux sont autorisés pour améliorer le réalisme, cependant aucun système mécanique ou automatique de pilotage permettant l'exécution de figures programmées, de circuits ou de programme entier n'est autorisés.

2.0.12 Sécurité des compétiteurs lors des WJM:

- a) Tous les émetteur R/C supposés être utilisés pendant la compétition doivent être contrôlés par les organisateurs avant le début de la compétition pour s'assurer qu'ils émettent bien sur la bande 2,4GHZ. Il n'y aura pas de régie radio durant la compétition. L'utilisation d'émetteurs avec ou sans câble DSC est interdite pendant le jugement statique (excepté entre les 2 tables de statiques pour repositionner les surfaces aérodynamiques).
- b) Toute transmission non autorisée pendant la compétition conduira à une disqualification du contrevenant, et rendra celui-ci passible de poursuites. Effectuer des contrôles sur le modèle avec un équipement en 2,4Ghz en fonctionnement, n'est pas considéré comme une transmission non autorisée.
- c) Durant la totalité du temps de vol de concours le pilote doit rester positionné dans la zone délimitée à cet effet. Le concurrents se verra notifier toute dépassement de la zone de vol de son modèle.

2.0.13 Ordre de Départ:

- a) Avant le début de la compétition, l'organisateur et les responsables IJMC établiront un programme d'ordre de vol par pays pour déterminer dans quel ordre chaque compétiteur de chaque pays exécutera son vol du premier tour de vol.
Les chefs d'équipe de chaque pays auront toute liberté pour choisir l'ordre nominatif correspondant des pilotes de leur équipe. L'ordre de vol ainsi établi déterminera l'ordre d'exécution du jugement statique.
Aucun changement de l'ordre de vol ne sera accepté une fois la compétition démarrée, sauf après approbation des organisateurs et des responsables IJMC, pour l'efficacité et le bon déroulement de la compétition.
- b) L'ordre du second tour de vol sera le même que celui du premier, Le dernier tour de vol s'effectuera dans le sens croissant du classement (du dernier au premier) à l'issue des 2 premiers tours, incluant le statique et les points bonus. Ceci afin de permettre une augmentation de l'intensité et de l'intérêt en fin de compétition, ainsi que de donner aux premiers du classement des conditions météo comparables.

(Dans le cas de 2 zones de vols, une permutation permettra de s'assurer que chaque compétiteur aura effectué 2 vols sur chaque zone.)

2.0.14 Réclamations:

- a) Seuls un compétiteur ou un chef d'équipe peut déposer une réclamation.
- b) Toute réclamation doit être faite par écrit et déposée auprès du DC avec une caution du montant de l'inscription à la compétition du compétiteur concerné. Le président de l'IJMC ou un membre du bureau conservera cette caution pendant toute la durée de la réclamation.
- c) Dès que possible après réception de cette réclamation, le DC organisera la constitution d'un Collège d'arbitrage constitué de 3 personnes:

Un représentant de l'organisation/ Hôte.

Un membre du bureau de l'IJMC ou un représentant IJMC sélectionné par le bureau si tous les membres du bureau peuvent avoir un conflit d'intérêt dans le résultat de la réclamation.

Un représentant des compétiteurs élu par tous les pilotes présents au briefing du début de la compétition, sauf si celui-ci est impliqué dans la réclamation. Dans ce cas le DC convoquera un représentant spécial des compétiteurs.

- d) Le DC devra s'assurer que le tribunal obtient une réponse dans un délai raisonnable, pour toute réclamation effectuée, et avant la promulgation des résultats ou la remise des prix.
- e) Aucune autre personne autre que le tribunal, le plaignant et l'accusé ainsi que les traducteurs si requis ne peuvent être présentes lors du traitement de cette réclamation.
- f) Le tribunal entendra d'abord le déposant, puis si nécessaire l'accusé.
- g) En cas de délibéré du tribunal en faveur du déposant, celui-ci se verra remettre la caution, sinon celle-ci restera la propriété de l'IJMC.
- h) Aucun appel ne peut être fait de la décision du Collège.
- i) La réclamation doit être faite au plus tard 3 heures après le dernier vol en compétition du dernier compétiteur.
- j) En cas de désaccord ou de réclamation concernant la traduction de ces règles, la version anglaise fera foi.

2.0.15 Conditions climatiques:

En cas de mauvaise météo (pluie, neige, vents forts, vents changeants etc...), pendant la partie vol de la compétition, une réunion constituée de chaque chef d'équipe et du DC se tiendra pour voter de la poursuite ou non des vols. Dans le cas d'un vote égalitaire, le DC aura la voix décisionnelle.

Le DC ou chaque chef d'équipe à le pouvoir de demander la constitution de cette réunion pour débattre des conditions météo. Le DC à également le droit de permettre à un compétiteur de refaire un vol si pendant celui-ci les conditions météo se sont fortement dégradées, ou ont fortement changées.

2.0.16 Début de la compétition:

La compétition JWM débute officiellement avec la cérémonie d'ouverture. Tous les compétiteurs doivent être présent à partir de ce moment, et tous les modèles participant à la compétition, doivent être présent, prêt et assemblé dans le hangar de préparation. Après ce délais, les modèles non présent ou non prêt seront disqualifiés. Les exceptions seront traitées au cas par cas par le bureau IJMC en étudiant avec attention les circonstances.

APPRECIATION DU BRUIT

Les règles 3.0.1, 3.0.2 et 3.0.3 concernant l'évaluation du bruit ont été supprimées exceptées celle prévue en 2.0.8 e).

JUGEMENT STATIQUE

4.0.1 Preuve d'échelle:

- a) cette preuve d'échelle est de la responsabilité du compétiteur.
- b) Nom d'inscription: Le Nom exact et le type désignant le modèle doit être indiqué sur le formulaire d'inscription, sur la preuve d'échelle constituant la documentation et sur le formulaire déclaratif du compétiteur.

c) L'échelle de construction du modèle est facultative, mais doit être spécifié sur les 3 documents sus-nommés.

4.0.2 Documentation Maquette:

Les modèles seront placés dans un parc fermé avant le jugement statique officiel, afin d'effectuer les vérifications préliminaires. Pendant le statique officiel, un chronométreur vérifiera la mise en conformité avec les règles 4.0.3. Pour pouvoir concourir au statique, le concurrent doit fournir aux juges la documentation minimum suivante (voir le format requis en 4.0.2 (k)):

- a) Trois copies identiques de 3 vues précises et publiées (minimum, bien que les 6 vues soient recommandées) d'un plan du prototype à une échelle minimum au 1/72^{ème} et maximum 1/24^{ème}. Les dessins faits par le concurrent ou tout autre dessinateur, non publiés seront acceptés seulement s'ils sont certifiés par écrit comme respectant le modèle et ceci avant la compétition, par une autorité (comme le comité maquette national respectif du modèle, ou équivalent), le constructeur de l'avion ou une autre autorité compétente.
- b) Au moins 3 photos différentes, ou reproductions imprimées publiées du grandeur incluant au moins une représentant le sujet du modèle présenté. Une photo au moins présentant le grandeur au sol train sorti, pour permettre le jugement du train.
- c) Pour les preuves de couleurs, si l'une ou plus des photos évoquées en b) est en noir et blanc, alors un dessin en couleur publié est acceptable, ainsi qu'une description publié de la décoration (par exemple celle provenant d'une publication maquette spécialisée). Les descriptions authentifiées par écrit et/ou les échantillons de couleurs authentifiées sont acceptées.
- d) Les photos doivent être privilégiées par rapport aux plan 3 vues, et elles seront préférées pour la vérification des lignes maquettes.
- e) Si les juges suspectent que les informations fournies dans la documentation ont été manipulées, alors le DC devra en être informé immédiatement par le rapporteur du statique. Le DC en déduira la procédure à suivre.
- f) Si le compétiteur présente une documentation partielle ou trop touffue, les points du statique seront attribués en proportion de la documentation fournie.
- g) En cas de suspicion par les juges que les informations fournies dans la documentation ont été manipulées, le DC doit en être immédiatement informé, et décidera des suites à donner.
- h) En cas d'absence totale de documentation, le statique sera noté 0
- i) La documentation technique devra être établie en 3 exemplaires et déposée avant le jugement statique. Après le statique, un exemplaire restera a disposition des juges jusqu'à la fin de la compétition.
- j) Dans le cas ou une confusion serait possible au sein de la documentation, il est de la responsabilité du concurrent de préciser aux juges quelle partie de la documentation doit être ignorée.
- k) Au format A4 paysage avec spirales sur la longueur (type calendrier)

Précision maquette en vue de coté: minimum un dessin de coté (de préférence un dessin de la vue de gauche et droite), une photo de chaque coté minimum.

Précision maquette vue de face et arrière: minimum un dessin de face (de préférence un dessin

de la vue de face et arrière), une photo de chaque vue minimum.

Précision maquette vues de dessus et dessous: minimum un dessin de dessus ou dessous (de préférence un dessin des 2 vues), une photo de chaque vue minimum

Couleurs: les preuves d'exactitude doivent être aussi simple que possible, 8 photos max dans le dossier.

Marquages: 8 photos max.

Texture du revêtement: 8 photos max.

Détails maquette: 8 photos max.

Ces photos devront montrer l'avion grandeur d'aussi près que possible (concernant le détail à juger) afin de permettre aux juges de faire leur travail convenablement. Cela ne signifie pas que ces photos soient sous l'angle parfait car elles peuvent être très difficiles à trouver en fonction du sujet. A partir du moment où elles seront proches du bon angle, elles seront acceptées. La taille des plans et photos devront être comparables.

Taille des photos: taille max:10x15

4.0.3 Jugement statique de la fidélité maquette et du savoir faire:

- a) Précision maquette en vue de coté: coefficient 15
- b) Précision maquette vue de face et arrière: 15
- c) Précision maquette vues de dessus et dessous:15
- d) Précision couleur:10
- e) complexité couleur:5
- f) Précision des marquages:10
- g) Complexité des marquages:5
- h) Texture du revêtement et réalisme en générale:10
- i) Complexité du revêtement:5
- j) Précision des détails maquettes:7
- k) Complexité des détails maquettes:3

Les points a) à g) seront jugés en premier et à au moins 5m du modèle.

Les points h) à k) seront jugés ensuite et aussi près que les juges le souhaitent.

Les juges ne peuvent rien mesurer sur la maquette.

Un maximum de 20 minutes par avion est toléré, les organisateurs sont responsables de la gestion de ce timing. Le chrono doit être stoppé quand l'avion est repositionné, les juges peuvent poser des questions aux concurrents sur la maquette et le prototype.

Le modèle doit être placé sur une table tournante, ajustable en hauteur, avec une couleur mat en fond.

4.0.4 Points du statique et coefficients:

a) Chaque section en 4.0.3, doit se voir attribuée un nombre de points de 0 à 10 au dixième de points près, par chaque juge. Ces points seront affectés des coefficients prévus en 4.0.3. Les scores de tous les juges seront additionnés pour donner le total des points du statique. La présentation du formulaire de notation, doit permettre aux deux collèges de 3 juges, de regrouper leur notation tout au long du processus de notation.

b) Le décompte final statique ne pourra être attribué à un concurrent qu'à partir du moment où son avion aura décollé lors d'un vol de la compétition au minimum.

c) Le nombre maximum de points possibles après application des coefficients est de 3000.

4.0.5 Score du statique:

Après la fin du statique, les points seront ramenés à 1500. ce qui signifie que le score maximum statique sera de 1500. La formule suivante sera appliquée.

$$PX = SX/SW \times 1500$$

PX: score statique attribué par les juges.

SX: score statique du compétiteur x.

SW: Meilleur score du statique.(vainqueur).

De plus amples informations concernant la partie statique de la compétition peuvent être trouvées en section 9.

JUGEMENT VOL

5.0.1 Vols officiels:

a) chaque concurrent sera amené à effectuer 3 vols dedans le cas d'un site de vols, et 4 vols dans le cas ou il aurait 2 sites de vol. Les organisateurs ont le choix entre 1 ou 2 sites de vol, dans le cas ou les infrastructures le permettraient et ou le nombre de juges serait en adéquation avec la partis 2.0.6 du règlement.

Pour totaliser le nombre de points attribués à un vol de concours, chaque compétiteur doit exécuter son vol dans le temps imparti spécifié en section 5.0.2. Dans le cas d'un seul site de vol, avec 3 vols réalisés, les 2 meilleurs vols seront comptabilisés pour le classement final. Dans le cas de 2 sites de vol avec 4 vols réalisés, les 3 meilleurs vols seront comptabilisés. En cas d'impossibilité (cause météo ou autre) de réaliser le nombre de vol conforme au nombre de site de vol, la totalité des vols exécutés seront pris en compte pour la notation finale. Les organisateurs s'efforceront de permettre l'exécution des vols prévus.

b) Si d'après le DC le concurrent se trouve dans l'incapacité de démarrer ou terminer un vol pour une raison indépendante de sa volonté (météo, sécurité...), le DC peut décider d'attribuer un nouveau vol au concurrent, et le DC décidera du moment de l'exécution de ce nouveau vol. En cas d'incertitude, le concurrent, doit se voir attribuer un nouveau vol dès que possible. Si par ailleurs la raison de l'attribution d'un vol supplémentaire s'avérait non fondée, ceci

déclencherait la procédure de réclamation. De ce fait, cela permettrait de retarder la clôture de la compétition, et par conséquent de permettre l'exécution des vols supplémentaires dans des conditions identiques.

- c) Le chrono d'un vol de concours démarre au premier des 2 repères suivants: - l'annonce du compétiteur au chronométrateur du lancement de la procédure de démarrage de son/ses moteurs.
 - 2 minutes après que le compétiteur se soit vu signifier par le chronométrateur du début de son vol.
- d) Un vol ne peut être comptabilisé que si l'avion a effectivement quitté le sol.
- e) A chaque tour de vol, une seule tentative pour un vol de compétition est permise.(à partir du moment où l'avion a quitté le sol, le vol est comptabilisé pour ce tour de vol).
- f) Pour chaque vol, une seule tentative pour l'exécution d'une manoeuvre est permise, à partir du moment où la manoeuvre a été annoncée.
- g) Les organisateurs doivent mettre à disposition le site de vol aux compétiteurs au moins 2 jours avant le début de la compétition.

5.0.2 Temps de vol:

- a) Chaque compétiteur se verra prévenu au moins 10 minutes avant le début de leur vol.
- b) Le concurrent se verra ensuite prévenu de débiter son vol.
- c) Le chrono démarre au moment où le vol officiel commence (5.0.1).
- d) Les compétiteurs avec des avions monomoteurs se verront attribué 12 minutes pour réaliser le vol, avec une minute additionnelle par moteur supplémentaire dans le cas des multi-moteurs.
- e) Aucun point ne sera attribué à une figure exécutée après le temps réglementaire. Les points de réalisme général seront attribués au prorata du programme effectué.
- f) 3 minutes additionnelles seront attribuées aux avions non-acrobatiques.
- g) Le jugement et le chrono s'arrête après la fin de l'exécution de la manoeuvre obligatoire Circuit d'approche et d'atterrissage.

5.0.3 Temps imparti au décollage:

- a) Si l'avion n'a pas décollé 6 minutes (plus une par moteur pour les multi-moteurs) après le lancement officiel du chrono, alors le vol est annulé et aucun point ne lui sera attribué.
- b) Si le ou les moteurs s'arrêtent avant le décollage, le ou les moteurs peuvent être redémarrés mais le chrono continuera de tourner. Même si cela se produit pendant la course au décollage, les points comptabilisés le seront au prorata de la manoeuvre effectuée avant l'arrêt moteur.
Le décollage à l'issue de la seconde mise en route, ne sera pas comptabilisé.

5.0.4 Programme du vol:

Chaque vol de compétition est composé de deux figures obligatoires et de 6 manoeuvres optionnelles. Ainsi l'affectation d'un crédit de points de réalisme globale.

Décollage (obligatoire)	: K=10
Option1	: K=10
Option2	: K=10
Option3	: K=10
Option4	: K=10
Option5	: K=10
Option6	: K=10
Circuit d'approche et atterrissage (obligatoire)	: K=15
Réalisme global	: K=15

Note 1: Les 6 figures optionnelles seront retenues en choisissant une figure dans chaque groupe répertoriés en 5.0.6, et seront inscrites sur la feuille de notation du concurrent dans l'ordre dans lequel ces figures seront réalisés.

Note 2: Le roulage n'est pas considéré comme une figure, et n'entre pas en compte dans la notation de réalisme général.

Note 3: Les juges "vol" n'harmonisent pas les scores, bien que les 2 scores les plus haut et plus bas de chaque figure ne soit pas comptés. Chaque manoeuvre, obligatoire, optionnelle ainsi que le réalisme générale doivent être jugés par les juges de manière indépendante par chaque juge.

Les juges doivent faire une totale abstraction dans leur notation du comportement, type de modèle, apparence, type de moteur (réacteur ou turbine carénée...) associé au compétiteur.

Note4: Chaque figure doit être jugée en gardant à l'esprit les performances du grandeur. L'objectif du vol maquette étant de reproduire au mieux les caractéristiques et le réalisme du grandeur.

5.0.5 Manoeuvres obligatoires:

5.0.6 Manoeuvres optionnelles:

Groupe 1:

Groupe 2:

Groupe 3:

Groupe 4:

Groupe 5:

Groupe 6:

5.0.7 Réalisme général:

a) Les juges attribueront des points pour le réalisme générale, vitesse de vol, souplesse et précision générale de l'ensemble du vol jusqu'à l'arrêt complet de l'avion sur la piste en fin de course d'atterrissage. Ils prendront également en considération des faits comme l'utilisation du volume de vol disponible et l'étendue avec laquelle le vol est cohérent avec le comportement du grandeur. Ils tiendront compte également du réalisme des figures de transition entre chaque figure notée.

Note1: Dans certains cas un roulage avant vol peut être nécessaire, ceci sera mis au point au cours du briefing avec les chefs d'équipes, et le chrono sera arrêté pendant cette phase.

Note2: Aucun roulage n'est requis pour les hydravions lors de l'atterrissage sur leurs flotteurs, ou patins, dans ce cas une moyenne du réalisme général attribué aux autres phases sera affectée à la phase de roulage.

b) Le largage de charges(réservoirs, bombes ou autres charges externes) est autorisé s'il est annoncé (par exemple avant le début du vol acrobatique pour mettre l'avion en configuration lisse). Les juges devront prendre en compte cela lors de l'attribution des points de réalisme. Le compétiteur doit informer les juges de son intention de larguer des charges externes avant que le vol ne démarre. Sinon la règle du paragraphe 2.0.8 s'appliquera.

Le roulage n'est plus pris en compte dans la notation en général.

La vitesse de vol est un facteur subjectif à juger. La vitesse doit être adaptée à l'échelle du modèle, ce qui signifie que les phases de vol en palier ne doivent pas en principe se faire plein gaz et qu'il doit y avoir une différence notable dans la conduite moteur entre les phases horizontales et verticales. Les phases verticales descendantes devraient se faire plein réduit.

5.0.8 Positionnement des figures:

Les figures doivent être réalisées en position et altitude de manière à être bien visualisées par les juges. Il faut éviter d'effectuer des figures demandant aux juges de regarder au dessus d'une ligne à plus de 60° de leur plan horizontal de référence, car cela pourrait résulter d'une notation partielle du vol. Si pendant une figure le modèle franchit la ligne de sécurité/hors notation, alors cette figure sera notée 0 et un avertissement sera prononcé, si au cours du même vol, cette ligne est franchie une seconde fois, alors les juges ou le DC demandera au pilote de se poser immédiatement. Le reste du vol sera noté 0. Les points de réalisme seront attribués sur la portion du vol précédente.

En cas de manoeuvre mettant en jeu la sécurité, le Directeur des vols, les juges ou le DC pourront mettre un terme au vol, et le reste du vol sera noté 0. Le réalisme sera traité de la même manière que précédemment.

5.0.9 Points attribués au vol et coefficients:

a) Chaque figure obligatoire ou optionnelle, doit se voir attribuer un nombre de points de 0 à 10 au demi points près, par chaque juge au cours de chaque vol de compétition. Le réalisme général sera attribué par une note de 0 à 10, au dixième de point près. Ces points seront affectés des coefficients prévus en 5.0.4. Dans le cas où il y a 5 juges, la plus faible et la plus élevée des notes seront écartées de la notation de chaque figure.

b) Dans le cas d'un seul site de vol, avec 3 vols réalisés, les 2 meilleurs vols seront comptabilisés pour le classement final. Dans le cas de 2 sites de vol avec 4 vols réalisés, les 3 meilleurs vols seront comptabilisés. En cas d'impossibilité (cause météo ou autre) de réaliser le nombre de vol conforme au nombre de site de vol, la totalité des vols exécutés seront pris en compte pour la notation finale.

c) Le score d'un compétiteur pour un tour de vol sera le nombre de points attribués par les juges, normalisé suivant le paragraphe 5.0.10. Le décompte final comptant pour le classement final, sera la moyenne des scores normalisés obtenus. La moyenne étant exécutée de la manière suivante: Dans le cas de 2 meilleurs vols sur 3, on additionne les points de ces 2 vols puis on divise par 2. Dans le cas des 3 meilleurs vols sur 4, on additionne les 3 meilleurs vols puis on divise par 4.

5.0.10 Normalisation du score Vol:

Tous les scores de chaque tour de vol seront normalisés de la façon suivante:

Le score du meilleur compétiteur dans chaque tour de vol sera ramené à 1500. Les autres compétiteurs verront leur score ramenés à une fraction de 1500 points en faisant le rapport entre le score obtenu par le compétiteur et le meilleur score obtenu lors de ce tour de vol. La formule d'attribution des points sera donc: $PX = SX / SW \times 1500$.

PX: score normalisé du compétiteur x reporté sur la liste des résultats
SX: score du compétiteur x.
SW: meilleur score du tour de vol.

D'autres informations sur la partie vol de la compétition peuvent être trouvées en section 10:
Lignes directrices destinées aux juges.

SYSTEME DE POINTS BONUS

6.0.1 Introduction du système de points bonus:

- a) Le système de points bonus fut introduit en 2008, pour inciter et récompenser les concurrents se présentant avec des machines anciennes ainsi que ceux disposant d'un avion original (sous-entendu rare). Depuis 2012 les compétiteurs étant les concepteurs du modèle, ne reçoivent plus le bonus "concepteur".
- b) Le système de points bonus est divisé en 2 parties: le bonus Vintage avec un maximum de 25 points et le bonus d'originalité avec un bonus maximum de 50 points. Le bonus maximum total de 75 points, sera rajouté au points attribués au vols + statique. (Seulement si l'avion a marqué des points lors d'au moins 1 vol de compétition).
- c) Le système de points bonus est parfaitement objectif, il permet à chaque concurrent de savoir le nombre de points attribué au sujet qu'il choisit.
- d) Le responsable du jugement statique (ou le juge "documentation") est en charge de vérifier le nombre de points bonus qui sera rempli dans la case prévue à cet effet sur le formulaire de déclaration du compétiteur.
- e) En cas de doute concernant le nombre de points bonus attribuable à votre modèle, veuillez contacter le bureau IJMC avec suffisamment de préavis, avec votre requête, et si nécessaire en expliquant les raisons, pour confirmation d'une règle.(email: <http://www.ijmc.net>). Ceci évitera les discussions pendant la compétition.

6.0.2 Le bonus vintage: (25 points max)

Le bonus Vintage permet aux concurrents de choisir un prototype ancien sans être désavantagé. La date du premier vol publiée sur: <http://en.wikipedia.org> précisera cette date. Le plus grand nombre de points sont attribués aux avions de 1940 ou antérieur: 25 points. Ensuite un point par année sera retiré à 25, pour obtenir un point bonus de 0 à partir de 1965.

Avant 1940	25pts
1940	25pts
1941	24pts
1942	23pts
...	
1963	2pts
1964	1pt
1965	0pt

6.0.3 Bonus originality (50 points max).

a) Le bonus d'originalité est fait pour décourager la tendance aux modèles identiques. Le plus grand nombre de points étant attribué aux modèles se présentant pour la première fois. Puis plus un modèle aura été présent lors des deux dernières éditions du WJM, dans les 2 classes confondues, moins le bonus sera conséquent. Un sujet en première présentation recevra 50 points, puis 4 points en moins par participation seront retirés. La désignation officielle sera retenue pour différencier un modèle d'un autre. Les variantes sont considérées comme des modèles identiques. Encore une fois, la désignation sur <http://en.wikipedia.org> permettra le lever de doute. Ex1: un L39 est identique à un autre L39, mais il est différent d'un L159. Ex2: Un F16 est identique aux autres F16, mais différent d'un F16 XL. En cas de discussion, le juge en chef décidera. A noter que des versions monoplace ou biplace sont considérées comme identiques.

b) Une liste des modèles ayant participé aux 2 précédents WJM sera publiée sur: <http://ijmc.net> de manière à ce que chaque concurrent puisse calculer le bonus en fonction du sujet qu'il choisira avant de se présenter au WJM.

13 modèles ou plus	0pts
12 modèles	2pts
11 modèles	4pts
...	
2 modèles	42pts
1 modèle	46pts
0 modèle	50pts

SCORE FINAL ET CLASSEMENT

7.0.1 Classement final:

Les scores finaux, classements et places des catégories 13,5kg et 20,0kg seront déterminés de la manière suivante.

L'addition sera faite des points normalisés du statique (section 4: max 1500pts), des points normalisés du vol (section 5 max :1500pts) et des points bonus (section 6 max :75pts).

Score statique: max 3000 normalisé à 1500 = max 1500

Score final normalisé: max (1500 + max 1500)/2 = max 1500
(3 tours de vol: 2 meilleurs)

Score final normalize: (max 1500 + max 1500 + max 1500)/3 = max 1500
(4 tours de vol: 3 meilleurs)

Bonus vintage = max 25

Bonus originalité = max 50

Total maximal de points cumulables: (statique 1500 + vol 1500 + bonus 75) = 3075 max.

Note: Les points de statique et les bonus sont attribuables uniquement à une machine ayant participé à au moins un vol de compétition.(ayant au moins quitté le sol une fois).

7.0.2 Trophée des Nations:

Le classement du Trophée des Nations est déterminé de la manière suivante: Pour chaque Nation/Pays, le total final de points obtenus par les 3 meilleurs compétiteurs indépendamment de la classe sont additionnés. Il n'est pas nécessaire d'avoir 3 compétiteurs, il suffit d'au moins 1 concurrent ayant obtenu un classement final pour prétendre au Trophée des Nations.

Les compétiteurs des 2 classes ont le même poids dans le calcul du Trophée des Nations, ceci est obtenu par un rapport à 1000 sur le classement final des 2 classes séparément.

Classe 13,5kg:

Normalisation à 1000:

$$PX = SX / SW \times 1000$$

PX: score final normalisé du compétiteur x (classe 13,5kg)

SX: Total final du compétiteur x (classe 13,5kg)

SW: Plus haut score final (vainqueur classe 13,5kg)

Classe 20,0kg:

Normalisation à 1000:

$$PX = SX / SW \times 1000$$

PX: score final normalisé du compétiteur x (classe 20,0kg)

SX: Total final du compétiteur x (classe 20,0kg)

SW: Plus haut score final (vainqueur classe 20,0kg)

DEFINITIONS

8.0.1: Approach (approche)

"Approach" décrit la position et l'attitude du modèle juste avant de débiter une figure.

8.0.2: Departure (Départ)

"Departure" décrit la position et l'attitude du modèle venant de terminer une figure.

8.0.3: Standard Attitude (attitude standard)

"Standard attitude" signifie que le modèle est en vol rectiligne dans les plans sur l'axe longitudinal et latéral.

8.0.4: Horizontal

Toutes les figures doivent être orientés par rapport à une ligne horizontale, même si la piste ou l'environnement du terrain n'est pas horizontal. Les exceptions sont spécifiées dans la description des figures.

8.0.5: Parallel to runway-centerline (parallèle à l'axe de piste)

Dans beaucoup de figure le terme "parallele to runway-centerline" est utilisé. Cela signifie que l'avion doit se déplacer parallèle à une ligne imaginaire placée derrière le centre de la piste ou se déroule la compétition.

8.0.6: Centre line (ligne centrale)

Dans beaucoup de schémas ou de descriptions, le terme "center line" est utilisé. Les organisateurs doivent matérialiser cette position par un poteau ou un drapeau bien visible de couleur, environ 150 mètres devant l'axe de la position des "juges vol".

LIGNES DIRECTRICE POUR LE JUGEMENT STATIQUE

9.0.1 Les juges:

a) Les juges doivent pouvoir faire une inspection rapide de la plupart ou la totalité des modèles de la compétition avant le statique, afin de leur permettre d'appréhender la qualité moyenne des modèles. Ceci aidera les juges à faire la part des choses dans l'attribution des points entre les meilleurs et les modèles plus modestes. Des modèles n'appartenant pas à la compétition, peuvent servir à l'entraînement des juges.

La vérification générale, s'effectuera par la passage informel des juges dans la zone (hangar) avant le début du statique.

- b) Les juges "statique" sont autorisés à s'entretenir et à harmoniser les scores attribués aux compétiteurs.
- c) Un des juges sera désigné "chef juge" ou "juge rapporteur" avant le début de la compétition.
- d) Après la fin du jugement statique d'un modèle, le juge rapporteur doit étudier la feuille de notation de ce modèle avant de délivrer celle-ci à l'organisation. En cas de gros écarts de notation entre les différents juges, il devra en discuter avec ceux-ci.
- e) Si les juges statique détectent un défaut qui pourrait mettre en jeu la sécurité des vols, le DC, devra en être informé avant le début des vols de ce modèle.

9.0.2 Notation:

a) Chaque section à juger, se verra attribuer des notes entre 0 et 10, en utilisant un incrément par dixième de points. Les juges doivent utiliser la totalité de la plage de note. En principe chaque erreur doit être notée et le score doit être diminué d'au moins un dixième de point par faute.

b) Les juges doivent décider si les erreurs sont faibles ou conséquentes. Les grosses erreurs causant de grande déduction de points. Chaque juge note individuellement mais ils doivent utiliser les mêmes standards pour chaque modèle.

c) Si une note est manquante sur une feuille de notation, toutes les feuilles du modèle concerné doivent être retournées aux juges du statiques. Si la note ne peut être déterminée, alors elle sera complétée par la moyenne de la note attribuée par les 2 autres juges.

9.0.3 Matériel de notation:

Les juges ne sont pas autorisés à utiliser quelque accessoire ou matériel pour la notation. La mesure de quelque partie du modèle n'est pas autorisée.

9.0.4 Durée du jugement statique:

a) les juges statiques disposent de 20 minutes par modèle, en principe, la totalité de cette période doit être utilisée pour chaque modèle. Ces 20 minutes sont divisées en 2 périodes de 10 min, une par équipe de 3 juges. Les organisateurs sont responsables du contrôle de ce timing, le chrono doit être arrêté pendant que le modèle est repositionné. Les juges peuvent poser des questions aux concurrents, concernant le modèle et le prototype.

b) Cependant dans le cas où le modèle serait de faible qualité, ou avec une documentation inadaptée, les juges peuvent raccourcir le temps imparti à la précision maquette. Ce temps pourrait être utilisé pour juger les critères de fidélité d'échelle comme décrits dans la partie 4.0.3 des règles IJMC. Le DC n'est pas autorisé à raccourcir ou rallonger le temps de jugement.

c) Une grande pendule doit être visible par les juges et les concurrents dans chaque salle de statique pour pouvoir vérifier le délai de jugement de chaque modèle.

9.0.5 Les Compétiteurs:

a) avant le début du jugement statique de chaque modèle, le concurrent doit disposer d'un peu de temps pour expliquer sa documentation aux juges. Pendant le temps du jugement, le concurrent ne peut pas s'adresser aux juges sauf si ceux-ci lui pose une question. Dans ce cas le compétiteur doit répondre à la question sans délais.

b) Le compétiteur doit se conformer aux demandes des juges, comme repositionner l'avion sur la table, ou ajuster la position des trappes, volets... autant que ceci soit possible, sans utiliser la radio-commande.

c) A la fin du statique de tous les modèles, un concurrent peut demander aux juges les erreurs détectées sur son modèle, mais sans pouvoir obtenir le décompte des points attribués.

9.0.6 Distance:

Les juges statiques doivent se conformer aux prescriptions décrites dans le paragraphe 4.0.3 du règlement IJMC.

9.0.7 Déroulement du réalisme d'échelle:

Le jugement doit se dérouler dans l'ordre suivant: D'abord, en vue de côté, puis les vues de face et d'arrière, et en fin les vues de dessus et de dessous seront comparées avec la documentation.

9.0.8 Vues de côté:

Les lignes et formes extérieurs seront comparées, plus particulièrement celles du fuselage, de

la verrière, des entrées d'air, de la dérive, et des entrées et sorties réacteur. Le positionnement et la taille des ailes, l'ensemble empennage incluant la taille de la dérive et gouverne de direction. La position et l'orientation du train, les trappes de train et la taille des roues et jantes. La verrière, Taille et position des bombes, des réservoirs supplémentaires, ou autres équipements externes seront examinés. L'incidence de l'aile, et du stabilisateur doivent également être examinés ainsi que toute erreur grossière de l'aile. Dans le cas où des commandes de vol, ou trappes d'accès seraient seulement dessinées sur le modèle, alors une décote sera affectée proportionnellement au manque de réalisme induit.

9.0.9 Vues de face et dos:

Les lignes et formes générales incluant les détails seront comparées, spécialement celles du fuselage, de la verrière, des entrées d'air, de l'empennage, et des entrées et sorties réacteur. Le profil et la finesse de l'aile, du Stabilisateur, les positions et angles du train, l'épaisseur des roues, et leur voie seront examinés. L'attention sera portée sur les aérofreins, etc. Dièdre des ailes et Stabilisateur, seront vérifiés. Dans le cas où des commandes de vol, ou trappes d'accès seraient seulement dessinées sur le modèle, alors une décote sera affectée proportionnellement au manque de réalisme induit.

9.0.10 Vues de dessus et dessous:

Les lignes et formes extérieurs seront comparées, plus particulièrement celles du fuselage, de la verrière, des entrées d'air, de la dérive, et des entrées et sorties réacteur. Le positionnement et la taille des ailes, l'ensemble empennage et les commandes de vol, des entrées et sorties réacteur, la taille et la flèche de l'aile. L'attention sera portée sur les gravures ou rivets..., sur les ailes et Stabilisateur. Dans le cas où des commandes de vol, ou trappes d'accès seraient seulement dessinées sur le modèle, alors une décote sera affectée proportionnellement au manque de réalisme induit. Des photos de près prises sur des zones faiblement visibles, comme les trappes de train, les charnières, les trappes sous voilure, doivent être fournies pour permettre la vérification des détails de dessous.

9.0.11 Précision des couleurs:

Les couleurs du modèle doivent être comparées avec la documentation fournie. Le degré de difficulté pour obtenir ces couleurs ne sera pas pris en compte par les juges. La précision des couleurs doit être prouvée par la méthode la plus simple et directe possible en accord avec le modèle choisi.

La précision de la couleur de base aura plus de poids que celle des couleurs secondaires utilisées par exemple pour les cocardes, les lettres etc... de l'avion.

Les surfaces générales ainsi que les zones isolées doivent être jugées pour le respect des finitions mat, satiné ou brillante.

Le degré de vieillissement de la peinture par couleur sera considéré, à condition d'être visible sur la documentation fournie.

9.0.12 Complexité de la décoration:

La complexité de la décoration, sera déterminée principalement par la diversité des couleurs de la version. Le nombre de couleurs primaires, (qui couvrent la plus grande part de la surface de l'avion) auront plus de poids que le nombre de couleurs secondaires. (Celles recouvrant les plus petites parties de l'avion).

9.0.13 Précision des marquages:

La position et la taille de tous les marquages de l'avion doivent être vérifiées par rapport à la documentation fournie. Le type et la forme de ces marquages seront vérifiés. Le dessin du camouflage est inclus dans cette partie de la notation.

9.0.14 Complexité des marquages:

Le nombre et la diversité des marquages sur l'avion doivent être pris en compte autant que la complexité de ceux-ci. De même que pour la complexité de la déco, du camouflage, plus les erreurs de positionnement sont possibles, plus la complexité sera considérée comme importante.

9.0.15 revêtement et Réalisme:

Cette rubrique, traite du lissage ou des ondulations des panneaux de revêtement, de l'ajustage des trappes de service, des lignes de tôle, du réalisme des poignées d'ouverture, des rivets, des vis et autres types d'attaches, de l'épaisseur des bords de fuite, des points de fixation des commandes de vol etc..., tout ceci comparé avec la documentation fournie. Des points d'attache, des zones vides (sans matière), un manque d'ajustage des ailes, des charnières non réalistes etc..., impliqueront une perte de points.

Le vieillissement ou les salissures s'il sont réalistes, doivent être documentés.

9.0.16 Complexité du revêtement:

La complexité et le niveau de difficulté pour obtenir le revêtement d'un modèle, par exemple: le nombre de panneaux, la densité des rivets, le nombre de systèmes rapportés et fixés par visserie, (complexité des têtes de vis...), doivent être pris en considération.

9.0.17 Précision des détails maquette:

La précision par exemple, des trains, phares d'atterrissage, sondes pitot, antennes, feux de navigation, Strobes, prise d'air Naca, événements de ventilation, grilles, panneaux instrumentaux, intérieur cockpit, doivent être comparés avec la documentation fournie.

9.0.18 Complexité des détails maquette:

La complexité et le nombre des aspects mentionnés ci-dessus, déterminent le score attribué.

LIGNES DIRECTRICE POUR LE JUGEMENT DES VOLS

10.0.1 Généralités:

- a) Les juges seront assis au droit de la zone d'atterrissage, sur une ligne parallèle à la piste. Cet axe sera appelé "ligne des juges".
- b) La direction du vent ne doit pas avoir d'impact sur le jugement des figures, à moins que cela soit spécifié dans la description de la figure. Le concurrent peut décider d'exécuter une figure vent arrière ou vent de face, sans que cela n'aie de conséquence sur sa note.
- c) Dans le cas où un juge n'aurait pas vu une figure, alors la note attribuée par ce juge sera la moyenne arithmétique des notes attribuées par les autres juges. Les juges n'ayant pas à se concerter, cette moyenne étant calculée par l'organisation sur la base des fiches individuelles de chaque juge.
- d) L'organisation doit programmer des vols de calibration pour les juges, par des pilotes et des avions non engagés dans la compétition, ceci pour permettre aux juges de s'entraîner avant le début de la compétition. Les figures effectuées durant ces vols de calibration, doivent appartenir au recueil de figures de la compétition. Si aucun vol de calibration n'est possible, alors les juges peuvent débattre des standards généraux des 3 à 5 premiers vols de la compétition, mais la notation de ceux-ci doit rester individuelle.

e) Chaque figure se verra attribuer un nombre de points entre 0 et 10 avec un incrément de 0,5 points, (exempté pour le réalisme d'ensemble, récompensé par une note de 0 à 10, mais avec un incrément de 0,1 point). Les juges doivent utiliser tout l'intervalle de notation comme ci-dessous:

0 point: Figure non effectuée ou non identifiable.

5 points: Figure moyenne.

10 points: Figure parfaite, tant au niveau de la réalisation que de son positionnement.

Dans le cas où un juge attribue un 0, le chef juge doit en être averti et validera cette note avec l'accord unanime des autres juges.

10.0.2 Figures:

a) Généralement, toutes les figures notées, doivent être centrées sur le point central, sauf spécifié dans la figure.

b) La hauteur et le positionnement de chaque figure, doit être proportionnel à ce que l'on verrait pour une démonstration du grandeur du prototype associé. Sauf autre spécification, les figures exécutées dans le plan horizontal, doivent débiter dans un plan de 45° à 60° d'élévation par rapport au regard des juges, Les juges devront dénoter une figure trop haute, trop basse, trop proche ou trop éloignée s'ils la jugent ainsi.

c) Les virages ou manoeuvres de repositionnement sont les phases du vol de complétion entre chaque figure notée, les virages comme les rétablissement tombés, Immelman, virages ou renversements, ne sont pas notés, mais peuvent être pris en compte dans le réalisme général. Une attention particulière sera portée sur la fluidité, et le réalisme. Le positionnement de ces manoeuvres de repositionnement et la symétrie par rapport au point central, sera pris en compte. Le concurrent est libre de choisir quelque type que ce soit pour ces manoeuvres de repositionnement.

d) Le "start" ou "Finish" de toute figure notée, doivent être annoncés par le concurrent ou son coach, cette annonce doit être audible par les juges. D'autres mots pour "Start" comme "Now" et "Beginning" peuvent être utilisés s'ils ne sont pas source de confusion. De même pour "Finish", on pourra utiliser "Complete" ou "end".

e) Si le coach du pilote touche l'émetteur après l'annonce du décollage, alors la notation s'arrête et le score attribué sera fonction de la partie du vol exécuté avant cette intervention. Le reste du vol sera noté 0, le réalisme général, sera noté sur la partie du vol noté, avant l'intervention.

f) Après l'annonce du début d'une figure, une seule tentative est permise pour la réalisation de cette figure, si cette première tentative est un échec, alors la note pour cette figure sera 0, aucune autre tentative de cette même figure ne sera notée.

g) L'ordre d'exécution des figures doit figurer sur la fiche de notation du programme du compétiteur, toute figure effectuée dans le désordre sera noté 0.

h) Si le vol est interrompu avant la fin du programme, alors seules les figures réalisées seront notées. Le réalisme général se verra attribué un nombre de points proportionnel au nombre de figures réalisées. Le concurrent se verra spécifier les figures notées.

i)

Les figures doivent être réalisées en position et altitude de manière à être bien visualisées par les juges. Il faut éviter d'effectuer des figures demandant aux juges de regarder au dessus d'une ligne à plus de 60° de leur plan horizontal de référence, car cela pourrait avoir pour effet une notation partielle du vol. Si pendant une figure le modèle franchit la ligne de sécurité/hors notation, alors cette figure sera notée 0 et un avertissement sera prononcé, si au cours du même vol, cette ligne est franchie une seconde fois, alors les juges ou le DC demandera au pilote de se poser immédiatement. Le reste du vol sera noté 0. Les points de réalisme seront attribués sur la portion du vol précédent la demande d'atterrissage immédiat.

j) En cas de manoeuvre mettant en jeu la sécurité, le Directeur des vols, les juges ou le DC pourront mettre un terme au vol, et le reste du vol sera noté 0. Le réalisme sera traité de la même manière que précédemment.

k) La vitesse de vol est un facteur subjectif à juger. La vitesse doit être adaptée à l'échelle du modèle, ce qui signifie que les phases de vol en palier ne doivent pas en principe se faire plein gaz et qu'il doit y avoir une différence notable dans la conduite moteur entre les phases horizontales et verticales. Les phases verticales descendantes devraient se faire plein réduit.

l) Le réalisme du roulage n'est plus jugé.

m) Si une quelconque pièce se sépare de l'avion pendant le vol (alors qu'elle était attachée à celui-ci au début du vol de compétition), alors la notation s'arrête et le concurrent doit atterrir immédiatement. Les points des figures effectuées avant la perte de la pièce sont conservés. Si le problème intervient pendant l'exécution des manoeuvres obligatoires et optionnelles, aucun point ne sera attribué à cette manoeuvre, cependant les points de réalisme général seront quand même attribués, au prorata du vol effectué. Tout largage intentionnel doit être annoncé aux juges avant celui-ci.

n) Les modèles doivent être présentés en vol dans la même configuration qu'au jugement statique, sauf pour les changements prévus au règlement en parties 2.0.8 c) et d) et 5.0.7 b).

INDEX

Classes de la compétition

- 1.0.1 Classes de poids
- 1.0.2 Nombre de concurrents
- 1.0.3 Nationalité des concurrents.

Règles générales

- 2.0.1 Définition des types de Jet éligibles en compétition IJMC
- 2.0.2 Règle du constructeur compétiteur
- 2.0.3 Navigabilité
- 2.0.4 Caractéristiques générales
- 2.0.5 Programme de la compétition
- 2.0.6 Les juges
- 2.0.7 Coefficients
- 2.0.8 Remarques
- 2.0.9 Nombre de modèles
- 2.0.10 Nombre d'aide
- 2.0.11 Equipement Radio-commande
- 2.0.12 Sécurité des compétiteurs lors des WJM
- 2.0.13 Ordre de départ
- 2.0.14 Réclamations
- 2.0.15 Conditions climatiques
- 2.0.16 Début de la compétition

Appréciation du bruit

Jugement statique

- 4.0.1 Preuve d'échelle
- 4.0.2 Documentation maquette
- 4.0.3 Jugement statique de la fidélité maquette et du savoir faire
- 4.0.4 Points du statique et coefficients
- 4.0.5 Normalisation de la notation statique

Jugement vol

- 5.0.1 Vols officiels
- 5.0.2 Temps de vol
- 5.0.3 Temps imparti au décollage
- 5.0.4 Programme du vol
- 5.0.5 Manoeuvre obligatoire (tous types)
- 5.0.6 Manoeuvres optionnelles
- 5.0.7 Réalisme général
- 5.0.8 Positionnement des figures
- 5.0.9 Points attribués et coefficients
- 5.0.10 Normalisation du score vol

Système de points bonus

- 6.0.1 Introduction du système de points bonus
- 6.0.2 Bonus Vintage (25 points max)
- 6.0.3 Bonus d'originalité (50 points max)

Score final et classement

- 7.0.1 Classement final
- 7.0.2 Trophée des nations

Définitions

- 8.0.1 Approche
- 8.0.2 Départ
- 8.0.3 Altitude standard
- 8.0.4 Horizontal
- 8.0.5 Parallèle à la ligne centrale
- 8.0.6 Ligne centrale

Lignes directrices du jugement statique

- 9.0.1 Les juges
- 9.0.2 Notation
- 9.0.3 Matériel de notation
- 9.0.4 Durée du jugement statique
- 9.0.5 Les compétiteurs
- 9.0.6 Distance de jugement
- 9.0.7 Déroulement du réalisme d'échelle
- 9.0.8 Vues de coté
- 9.0.9 Vues de face et arrière
- 9.0.10 Vues de dessus et dessous
- 9.0.11 Précision des couleurs
- 9.0.12 Complexité des couleurs
- 9.0.13 Précision des marquages
- 9.0.14 Complexité des marquages
- 9.0.15 Revêtement et réalisme
- 9.0.16 Complexité du revêtement
- 9.0.17 Précision des détails maquette
- 9.0.18 Complexité des détails maquette

Lignes directrices du jugement vol

- 10.0.1 Généralités
- 10.0.2 Figures

Index

