



Règlement BARACUDA/S7 Cup

Mise à jour 08/02/2011

1 Description :

La catégorie Baracuda/S7 Cup est une catégorie dite pour débutants avec des bateaux de type mono 1. Les modèles répondent aux exigences de NAVIGA et/ou NAUTICUS dans la catégorie mono1, aujourd'hui appelé mono A. Mais d'autres restrictions sont appliquées pour maintenir les coûts dans une proportion raisonnable.

2 Construction :

2.1 Les coques :

2.1.1 Modèles :

Sont autorisées pour cette catégorie les bateaux qui sont commercialement disponibles auprès de fabricants de petites ou grandes séries. Un bateau est approuvé pour une course s'il est disponible sur le marché depuis au moins 6 semaines et que l'ECO-IDC a été informé de cette date.

2.1.2 Coques :

La coque doit correspondre à l'original dans la longueur, largeur, longueur et nombre des redans ainsi que la forme en V du fond de la coque. Tout ceci pourra être vérifié par des gabarits lors des contrôles avant course. Toute modification ou rajout (sous la forme de flaps, virures, coins, ou tout autre élément), entre le pont et le fond de la coque est interdit. Toute modification de la coque par découpe ou élimination des redans ou des virures, n'est pas autorisé. Le caisson de retournement est lui autorisé. Pour plus de détails voir sous eco-idc rubrique Anmerkungen/Rumpf.

2.1.3 Le pont :

Le bateau devra être équipé de son pont et de son couvercle d'origine. Peinture, autocollants ou des petits accessoires (échappement, rétroviseurs, gardes corps, entrée d'air, etc..) pour ressembler à un offshore grandeur sont autorisés et souhaités. Ces modifications devront se trouver sur la partie supérieure du pont, en tout cas au-dessus de la ligne séparant le fond de la coque et le pont. Des rajouts de type spoiler, ailerons ou matériau permettant de redresser le bateau plus vite ne sont pas autorisés.

2.1.4 Les réparations de la coque :

La réparation de la coque après un accident ou pour améliorer des défauts de fabrications (bosses, enfoncements, redans cassés) est autorisée. Après la réparation, les dimensions du modèle doivent correspondre à l'original. Voir sur eco-idc rubrique Anmerkungen/Rumpf.

2.1.5 Poids :

Le poids du bateau en configuration course (plaque numérotée incluse) doit être supérieur à 900 gr.

2.2 Constructions :

2.2.1 Les moteurs :

Selon le type de batterie utilisé, différents types de moteurs sont autorisés:

Batterie type N: Graupner speed 600 Race 7,2 V (réf 6370), soit de construction identique.

Batterie type L : Moteur 3 pôles à charbon de grandeur 600 serti, possédant des aimants ferrites, et son manteau magnétique d'origine(acier doux).

Batterie type L: Le set Brushless disponible auprès de L'eco-idc par mail voir sous : www.eco-idc.de/eco-news/EinheitsBLSet.pdf

Le moteur doit être non modifié Les moteurs sont utilisés en prise directe Si des manipulations sont constatées sur le moteur, le pilote pourra être disqualifié pour toute la course. En cas de doute, un moteur conforme pourra être prêté gratuitement par l'organisateur au pilote, ceci bien sûr s'il n'y a pas eu d'infraction au règlement.

2.2.2 Régulateur de vitesse

Le régime du moteur doit être contrôlé par un variateur électronique et par l'émetteur radio. Il est fortement conseillé d'utiliser des régulateurs qui ne possèdent pas de fail safe

Et qui en cas de coupure radio arrête le moteur dans la seconde.

Si tel n'est pas le cas, un module externe devra être placé entre le récepteur et le variateur.

2.2.3 Batterie

Pour la propulsion deux types de batteries sont tolérés.

Batterie Type N: Jusqu'à 7 éléments NiCd ou NiMH Sub-C de la grandeur (23.0mm x 43.0mm Max) incluant la gaine thermo.

Batteries type L: Cellules Li Po avec un poids maximum de 280g (incluant la connectique et la protection des cellules) dans la configuration max 2s et max. 2p. Composés de cellules identiques.

2.2.4 Transmission :

L'arbre de transmission doit être composé d'un axe en métal plein de 4mm. Ce dernier peut être monté sur bagues ou sur roulements. Des arbres flexibles, creux ou autres matériaux ne sont pas Tolérés.

2.2.5 Hélice

Est autorisé pour cette catégorie, l'hélice Graupner K 34.5. Le diamètre pourra être vérifié à travers un tube.

2.2.6 Gouvernail :

Un seul gouvernail devra être monté sur le tableau arrière du bateau

2.2.7 Turnfin :

Un seul turnfin devra être monté.

2.2.8 Coupe circuit :

Le bateau doit être muni d'un coupe circuit sous la forme d'une boucle de câble rouge (mini 20 mm) pouvant être retiré et ainsi couper l'alimentation du moteur et de la réception.

L'inter ne doit pas être placé sur une partie amovible et dans un enfoncement du bateau et l'interruption doit se faire en tirant vers l'arrière.

Les prises peuvent être dans la configuration cote à cote ou une derrière l'autre.

Voir: www.eco-idc.de/eco-news/notaus.html

La prise de l'inter reliée directement à la borne de l'accu est à marquer et doit être accessible. Une deuxième prise reliée à l'autre borne de l'accu est à placer à l'extérieur de la coque. C'est grâce à ces deux prises que sera effectué le contrôle de la tension.

Un bateau n'est pas admis à concourir si la tension ne peut être mesurée de la manière décrite. En particulier, la mesure de la tension uniquement sur les prises du coupe circuit n'est plus tolérée, car elle provoque des divergences énormes.

2.2.9 Interrupteur de la réception :

Si le coupe circuit ne coupe pas la réception (pas de BEC). Un inter supplémentaire est à placer sur la coque afin de couper l'alimentation de la réception.

Il est recommandé de n'utiliser que des récepteurs ne possédants pas de Fail Safe, ainsi lors d'une perte de signal radio, le récepteur ne fourni plus de signal vers le servo et vers le régulateur de vitesse. Néanmoins si le récepteur possède un Fail Safe, il est conseillé de régler ce dernier en mettant le moteur à l'arrêt et le servo de direction pour un virage à droite.

2.2.10 Plaque de numéro de course :

Le bateau doit être équipé d'une plaque de couleur blanche (dimensions 80mm X 80mm) Comprenant un chiffre des deux cotés de couleur noire d'une hauteur mini de 70mm et d'une largeur de bande mini de 10mm. Les numéros doivent être clairement visible pendant la course surtout en plein soleil

3 La course

3.1 Parcours

Il n'y a pas de parcours défini, néanmoins le triangle NAVIGA (30m X 30m X 30m) s'impose. Le circuit ovale (75m X 15m avec 60m de ligne droite) peut également convenir. Le parcours sera couru dans le sens horaire. Il sera utilisé de préférence le triangle Naviga.

3.2 Durée

Le temps d'une manche dure 6 min (360s) plus le temps nécessaire pour terminer le dernier tour. Ce dernier tour doit être achevé dans les 60s pour être compté. Un tour est considéré comme terminé lorsque le bateau a complètement franchi la ligne d'arrivée.

3.3 Répartition des groupes de pilotes

Un groupe est composé d'un maximum de 10 bateaux (parcours ovale) ou de 8 bateaux (parcours triangle NAVIGA). La répartition doit être communiquée avant le départ et chaque groupe devra, dans la mesure du possible, contenir le même nombre de concurrents. (Différence max = 1 bateau) Une répartition des pilotes suivant leurs niveaux est raisonnable mais non obligatoire.

3.4 Départ/ arrivée

Suivant le parcours utilisé, une bouée de départ et une bouée d'arrivée devront être définies. La bouée de départ, est celle qui sera franchie la première après le départ. En principe, elle est située le plus loin du ponton de départ. Le premier tour non complet sera tout de même comptabilisé. La bouée d'arrivée représentera la ligne d'arrivée. Les départs pourront se faire en groupe ou individuellement.

3.4.1 Départ groupé

Le responsable du départ après examens de la conformité des bateaux, annonce « Mise à l'eau des bateaux ». Si tous les bateaux sont dans l'eau, il annonce prêt et dans un intervalle de 5 secondes un signal (klaxon, sifflet ou partez) est donné. A ce moment le chronomètre est démarré et les bateaux ont le droit de partir.

3.4.2 Départ individuel :

Le responsable du départ après examens de la conformité des bateaux, annonce « Mise à l'eau des bateaux » Si tous les bateaux sont dans l'eau, il annonce « prêt » Et dans un intervalle de 0.5s ou 1s, il appelle le numéro inscrit sur la plaque du bateau. A ce moment là, le chronomètre se met en route, et le bateau peut démarrer. Le départ individuel est fait pour éviter des mésaventures au premier virage.

3.5 La course :

3.5.1 Comptage des tours :

Il sera compté le nombre de tours effectués pendant les 6 min. A cela se rajoute le temps, en seconde, nécessaire pour terminer le dernier tour. Le meilleur résultat est d'obtenir le plus grand nombre de tours. Le temps nécessaire pour terminer le dernier tour doit être le plus petit possible, car en cas d'égalité plus le temps est réduit meilleur sera le résultat.

3.5.2 Faute aux bouées :

Toutes les bouées doivent être passées du bon côté. Si une bouée est passée du mauvais côté, 1 tour de pénalité sera déduit par bouée manquée. Toucher une bouée est autorisé, du moment que le bateau est passé du bon côté. Une bouée manquée peut être repassée sans toutefois handicaper les autres bateaux se trouvant sur la trajectoire normale. La pénalité ne sera alors pas appliquée. Si lors de cette manœuvre une quelconque gêne est occasionnée aux autres concurrents (conduite antisportive) une sanction pourra être prononcée. (Voir ci-dessous)

3.5.3 Faux départ :

Si un bateau démarre avant que le signal de départ ait été donné. Un tour de pénalité sera appliqué. La pénalité devra être annoncée avant la fin de la manche.

3.5.4 Comportement antisportif :

Si un participant pendant la course percute avec son bateau, délibérément ou par négligence grossière un autre bateau, il pourra être sanctionné (carton jaune) par un tour de pénalité. Dans les cas graves ou répétés, il pourra être sanctionné (carton rouge) par une disqualification de la manche. Les petits contacts entre bateaux font partie de la compétition, et sont donc exclus de toute sanction.

La décision de punir ou non un concurrent est laissée à l'appréciation du responsable de course.

3.5.5 Bateau retourné ou hors contrôle :

Si pendant la course, un bateau à chavirer, navigue sans contrôle radio ou plonge sous l'eau...Le responsable de course annonce l'incident (avec localisation) et tous les pilotes sont tenus de contourner raisonnablement l'obstacle. S'il y a contact tout de même, (annonce de l'incident faite) le responsable de course peut considérer ceci comme comportement antisportif et pourra prononcer une sanction.

Le pilote dont le bateau à chaviré ou reste immobile ou reste bloqué dans une bouée doit tout entreprendre pour ne pas gêner le déroulement de la course ou les autres concurrents. Si lors d'une manœuvre, il gêne tout de même un autre concurrent. Il pourra alors être sanctionné.

3.6 Attribution des points :

Il sera couru au minimum deux manches de qualifications, la meilleure comptant pour la finale. Si trois (ou plus de trois) manches de qualifications sont courues, l'addition des deux meilleures comptera pour la finale. Les 10 (parcours ovale) ou 8 (parcours triangle) meilleurs bateaux accéderont à la finale.

Le classement de cette finale donnera le classement définitif. Pour les autres pilotes il sera tenu compte des manches de qualifications.

Il pourra également être couru une finale B ou C etc. Si aucune finale n'est courue, l'addition des deux meilleures manches (à partir de trois manches) déterminera le classement final.

3.7 Classement annuel

A partir de l'année 2003, un championnat annuel est mis en place par www.eco-idc.de et suivant le résultat obtenu après une course, des points sont distribués d'après le tableau ci-dessous. **Avec l'inscription et jusqu'à son retrait, le concurrent accepte que les représentants de l'eco-idc publient son nom ainsi que son classement.**

classement	points	classement	points	classement	points
1	100 points	11	38 points	21	18 points
2	90 points	12	36 points	22	16 points
3	82 points	13	34 points	23	14 points
4	74 points	14	32 points	24	12 points
5	66 points	15	30 points	25	10 points
6	60 points	16	28 points	26	8 points
7	54 points	17	26 points	27	6 points
8	50 points	18	24 points	28	4 points
9	46 points	19	22 points	29	2 points
10	42 points	20	20 points	à partir de 30	1 point

Pour le classement final, ces points seront additionnés. Seuls les meilleurs résultats seront additionnés. Le nombre de course ainsi que le lieu et/ou le nombre de manches de qualification approuvées sont communiqués dans le premier trimestre de l'année sur www.eco-idc.de

3.8 Finale annuelle

Lors de la finale annuelle, les points sont multipliés par 1.5

Lors de manifestations particulières, une multiplication par 1.5 des points pourra également être appliquée.

3.9 Les tarifs :

Le prix de la participation est déterminé et perçu par l'organisateur. Il lui est demandé de maintenir ces prix dans un cadre raisonnable.

3.10 Responsabilité

Tout concurrent participe sous son entière responsabilité aux différentes courses.

Il doit posséder une assurance adéquate, et par l'inscription il confirme que tel est le cas.

3.11 Alcool, Drogue et médicaments lors de manifestations mettant en action des modèles réduits.

Pour des raisons juridiques, il est interdit de piloter, de manipuler des modèles réduits ainsi que d'utiliser le bateau de sauvetage et de se tenir près des lieux de course sous l'effet d'alcool, de stupéfiants ou de médicaments pouvant altérer le comportement.

Chaque concurrent ou aide atteste de par sa participation ne pas être sous l'influence des éléments cités.

Si l'organisateur ou le responsable de course constate l'inverse, il pourra interdire la participation ou bannir la personne concernée du lieu de la course.

4. Remarques :

4.1 coques (2001/2005)

Lors de courses ou lors d'échanges par email, quelques points sont à éclaircir concernant les coques.

Quelles sont les modifications autorisées ?? Le but du règlement est qu'une coque ne peut être modifiée après sa conception. Donc il est interdit de rajouter ou d'enlever des redans. L'angle du V doit rester conforme à l'original. Le rajout de virures, de trims etc. n'est pas autorisé.

Il est vrai que des coques d'une même série ne sont pas identiques (tolérances de fabrication).

Lors du montage, des choses peuvent se déformer. Le fond n'est pas toujours 100% plan et les redans peuvent avoir des bavures. Il est donc autorisé de modifier ces petits défauts, par masticage, ponçage etc. Le gain est minime, mais si le pilote se sent mieux après, pourquoi pas.

A la fin d'une manche et/ou en cas de besoin toute coque pourra être contrôlée.

Traduction faite par MOSSER Philippe (MCS Sélestat) avec l'accord des auteurs. (Voir ci-dessous) du texte original en allemand sous www.eco-idc.de

Webmaster © Hans Buscher: E-Mail: Hans@eco-idc.de

© Jörg Mrkwitschka E-mail: Joerg@eco-idc.de

Copyright = ©

Toutes les pages de notre site sont protégées par copyright. Il ne doit pas, sans l'autorisation expresse et écrite, même partiellement, publiée commercialement ou à titre privé.