



# Viking Race Laurac/St-Ferriol

Principe à 2 pentes

## Suivi du Document

### Informations Etendues

<b>Version actuelle</b>	V1.1	<b>Etat</b>	Version modifié	<b>Nombre de Pages</b>	6
-------------------------	------	-------------	-----------------	------------------------	---

### Historique des Evolutions

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Auteur</b>	<b>Commentaire</b>
1.0	14/11/09	A. Fricke	Version Initiale
1.1	22/11/09	A. Fricke	Version modifié pour les petites équipes

## Préambule

L'organisation d'une Viking Race (VKR) classique (une seule pente) pose immédiatement la question du nombre de pilotes (total ou pour chaque pays) pouvant participer et comment assurer des conditions de vol comparables du premier au dernier pilote de la manche, sachant que les conditions météo peuvent évoluer durant la manche.

Une VKR avec 60 pilotes engendre une durée de manche d'environ 2 heures et pour 90 pilotes environ 3 heures. Démarrer une manche d'une durée de 3 heures le matin veut dire obligatoirement que les premiers pilotes n'auront pas les mêmes conditions de vol que le dernier pilote de la manche. Et pour la dernière manche de la journée, l'effet sera l'inverse. Même pour un déroulement à 60 pilotes, les effets sont comparables. Donc la seule solution pour des concours d'une telle taille est un group scoring comme pratiqué habituellement lors de Viking Race.

Organiser un VKR à 60 pilotes limite la participation à seulement 3 pilotes de chaque pays (peu actif et très actif dans le F3F). Ceci est très démotivant pour un très grand nombre de pays comme l'Espagne, Grand Bretagne, Autriche, Allemagne, France etc... Ce n'est donc pas vraiment une promotion pour le F3F.

Donc nous essayons l'impossible : Organiser une VKR avec un grand nombre de pilotes (90) et donc permettre aux pays actifs d'envoyer deux équipes et nous allons donc utiliser du group scoring. La nouveauté est de ne pas voler une groupe après l'autre, donc de se retrouver avec 3 heures d'attente entre deux vols (donc de s'ennuyer et finalement n'est pas être concentré quand c'est son tour et en plus il y en a que 3 vols à faire par jour), mais de voler avec les deux groupes en parallèle sur deux pentes. Nous avons l'intention de faire voler tous les pilotes aux moins une fois tous les 1h30.

Si nous réussissons cette objectif ambitieux, non seulement le temps d'attente sera normal pour un concours de grand taille, mais nous allons en plus exécuter beaucoup plus de manches ce qui donnera un résultat le plus équitable possible.

Pour ce faire, nous proposons la méthode expliquée ci-dessous.

**Note: La version Anglaise de ce document fait foi.**

## 1 Les pentes:

Chaque site, Saint-Ferriol et Laurac, offre la possibilité d'organiser les deux courses en simultané et indépendant. Les deux pentes de chaque site sont nommées pente Alpha pente et pente Béta.

Ces pentes ont été testées lors de plusieurs concours et ont prouvé leurs équivalences.

Pour plus de détails de ces pentes, voir l'annexe.

## 2 Déroulement:

<p><b>2.1 Avant la compétition:</b></p> <p><u>1. Nombre de pilotes:</u> Pour la Viking Race, 90 pilotes seront autorisés de participer et le classement des sélectionnés par pays est à fournir pour des nations ou un processus de sélection a été appliqué.</p> <p><u>2. Attribution des dossards et constitution des deux équipes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) établir un <b>ranking</b> des pilotes en utilisant les résultats des qualifications nationaux.</li> <li>2) diviser en deux groupes hétérogènes de force égale (<b>pairs/impairs</b>)</li> <li>3) Pour éviter qu'un pilote ait à voler seul et sans aide possible par ces équipiers, des pilotes des petites nations seront regroupés.</li> <li>4) établir un ordre de départ aléatoire en respectant: groupe 1 = dossards impairs; groupe 2 = dossards pairs</li> </ol> <p><b>Durant tout le concours, les pilotes gardent le même numéro de dossard.</b></p> <p><u>3. Doublons des fréquences:</u></p> <p>Pour éviter des problèmes liés aux fréquences, l'inscription soit avec des systèmes entièrement à synthèse (émetteur et récepteur) sera encouragée ainsi que l'utilisation intensive des systèmes 2,4GHz. L'inscription en 41MHz sera obligatoire pour les pilotes Français et autres pilotes seront également bienvenue sur cette bande ainsi qu'en 72MHz.</p> <p>Pour anticiper tout problème, au préalable <b>l'organisateur fera en sorte qu'il n'y ait pas de doublon</b> pour simplifier l'organisation et augmenter la sécurité sur la pente.</p> <p>Avant d'accéder à la pente le premier jour, les fréquences seront vérifiées par scanner.</p> <p>Le pilote qui présentera son émetteur sur la mauvaise fréquence débutera le Viking Race. Ceci n'est pas une blague.</p> <p>Pour tous les vols après (le soir), durant ou avant le Viking Race, seule la fréquence officielle du pilote pour ce Viking Race sera autorisée.</p> <p><u>4. Point de départ sur la pente Alpha:</u></p> <p>Si personne n'a présenté son émetteur sur la mauvaise fréquence, un tirage au sort lors du briefing déterminera le numéro de dossard qui commence sur la pente Alpha. La pente de chaque groupe est ainsi établie (voir exemple).</p>	<p><b>Planning/exemple:</b></p> <p>Pour éclairer la proposition: La VKR de 90 pilotes sera divisé en deux groupes de 45 pilotes, mélangée et d'une valeur sportive équivalente.</p> <p>Après tirage au sort, admettons que ce soit: le n° 12 tiré au sort le Groupe des dossards pair ira donc sur la pente Alpha et le pilote n°12 débutera le concours sur cette pente.</p> <p>le pilote n°13 débutera le concours sur la pente Béta, avec tous les dossards impairs</p>
---	--

## 2.2 Déroulement de la compétition – premier jour:

### 1. Choix du nombre de manches:

En fonction des prévisions météo, l'organisateur décide du nombre de manches qu'il est possible de faire lors des deux Lots. Lors du VKR, 2 à 3 manches par lot semblent réalisables, donc 4 ou 6 manches par jour.

Chaque groupe effectue ce 'Lot de manche' sur sa première pente avant changement.

### 2. Décalage des pilotes à chaque lot de manches:

Après permutation des pentes, avant le départ, l'ordre de passage sera décalé de 6 numéros de dossards.

### 3. Après changement de pente, les pilotes concourent pour le même nombre de manches:

Les équipes refont idéalement le même nombre de manches que précédemment. Pour des raisons météo, le nombre de manches des deux lots peut être légèrement différent.

### 4. Classement provisoire:

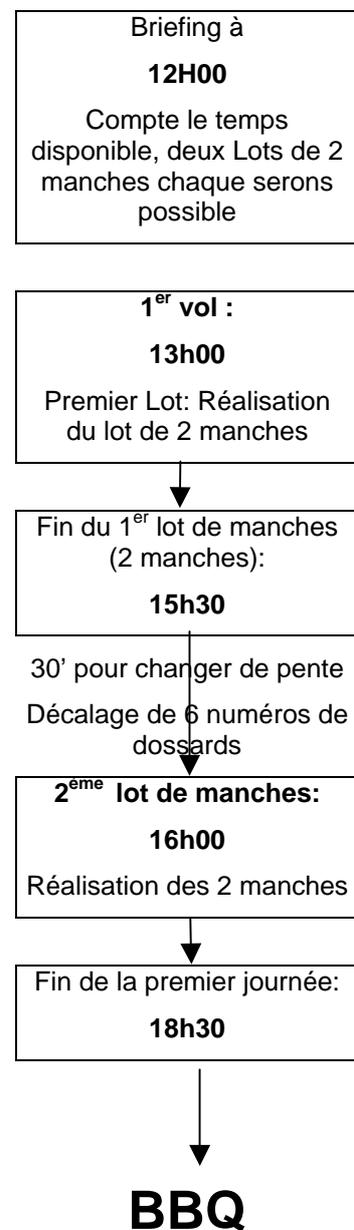
A l'issue de toutes ces manches, un classement provisoire sera publié

Au cas où au moins 4 manches ont été effectuées, ce classement sera utilisé pour constituer les nouveaux groupes pour la prochaine journée de vol (les positions pair et impair déterminent). Si les conditions météo ne permettent pas d'effectuer au moins 4 manches, le résultat ne permet pas d'établir deux groupes de valeur sportive équivalente et en conséquence, la journée suivante de vol continuera avec la même composition de groupe.

Pour éviter de nouveau qu'un pilote ait à voler seul et sans aide possible par ces équipiers, des pilotes des petites nations seront regroupés. Aucun regroupement ne sera possible pour les 20 meilleurs pilotes pour assurer deux groupes de valeurs sportives équivalentes.

La nouvelle constitution des groupes sera annoncée le soir pour permettre de re-démarrer la prochaine journée de vol immédiatement après un briefing.

## Planning/exemple:



### 2.3 Déroulement de la compétition – journée suivant

#### 1. Brassage des pilotes:

Comme décrit avant, les nouveaux groupes, toujours naturellement mélangé par les dossards, démarrent un nouveau lot de manches. De nouveau, des groupes hétérogènes et de valeur sportive égale vont voler ensemble durant une journée.

#### 2. Choix du nombre de manches (lié aux conditions atmosphériques):

A nouveau, en fonction des prévisions météo, le comité d'organisation définit le nb de manches à réaliser par lot. Pour une journée lors du VKR, 3 manches par lot (environ 3h45) semblent réaliste.

Le premier lot sera effectué directement après un briefing.

#### 3. Décalage des pilotes pour le deuxième jour :

Un décalage de 6 numéros de dossards sera appliqué pour démarrer les vols et après changement de pente (vers midi).

#### 4. Après changement, les pilotes concourent pour le même nombre de manches:

Elles refont idéalement le même nombre de manches que précédemment.

#### 5. Classement provisoire:

A l'issue de toutes ces manches, de nouveau un classement provisoire est obtenu. Ce classement servira pour répartir les concurrents dans deux nouvelles équipes pour la journée suivante.

#### Planning/exemple:

Briefing à

**8H30**

Des Lots de 3  
manches seront  
possible

Décalage de 6  
numéros de  
dossards

**1<sup>er</sup> vol:**

**9h00**

Réalisation du lot de  
3 manches



Fin du 1<sup>er</sup> lot de  
3manches:

**13h00**

1 heure de pause  
pour changer la  
pente et prendre son  
déjeuner

Décalage de 6  
numéros de  
dossards



**2<sup>eme</sup> lot de  
manches:**

**14h00**

Réalisation de 3  
manches



Fin de la journée

6 manches couru

**18h45**

## Fly Off:

Si la météo nous est favorable, tous les pilotes auront probablement accompli plus de 20 manches d'ici le vendredi soir. Ceci sera la condition pour organiser un Fly Off le samedi pour les 20 meilleurs pilotes. Aucune manche ne sera lancée après 15h00.

Le classement des équipes sera gelé avant et les résultats des pilotes du Fly Off n'influenceront pas le résultat des équipes.

L'ordre de passage lors de ce Fly Off sera à l'inverse de classement provisoire après chaque manche et les points obtenus seront ajoutés aux points déjà obtenus.

### 3 Questions / Réponses (FAQ)

#### **Pourquoi deux pentes?**

Ce système prend tout son sens lorsque le nombre de pilotes est élevé (plus de 50) pour les raisons suivantes:

- Ceci permet de voler avec plus de pilotes et promouvoir le F3F
- Il permet d'effectuer plus de manches.
- Voler plus souvent et de réduire les temps d'attente
- Réduire la durée réelle d'une manche, et de réduire les variations des conditions météo

#### **Pourquoi pas un tirage au sort pour déterminer les groupes et/ou pentes avant chaque manche ou chaque journée de vol?**

Cette idée a été discutée vivement et était finalement écartée pour des raisons suivantes:

- Ceci ajouterait un aléa supplémentaire à celui de la météo
- le hasard ne sait pas établir des groupes à valeurs sportives égaux qui sont nécessaire pour éviter des groupes avantageux (plus "facile")
- perte des repères (et des aides) durant le déroulement d'une journée
- Difficile à organisation et risque d'un bordel sur la pente avec une perte de temps associé.

#### **Pourquoi un nombre de manches égal pour chaque pilote sur chaque pente?**

La portance et la performance ne seront par forcément aussi régulière selon la pente (vent de travers, activité thermique ou relief); les pilotes évoluant sur la pente la plus régulière auront globalement plus de points a niveau égal que ceux volant sur l'autre. Pour minimiser cet effet, un nombre idéalement équivalent sera à effectuer.

#### **Quelle est l'idée directrice?**

Ce qu'il faut retenir:

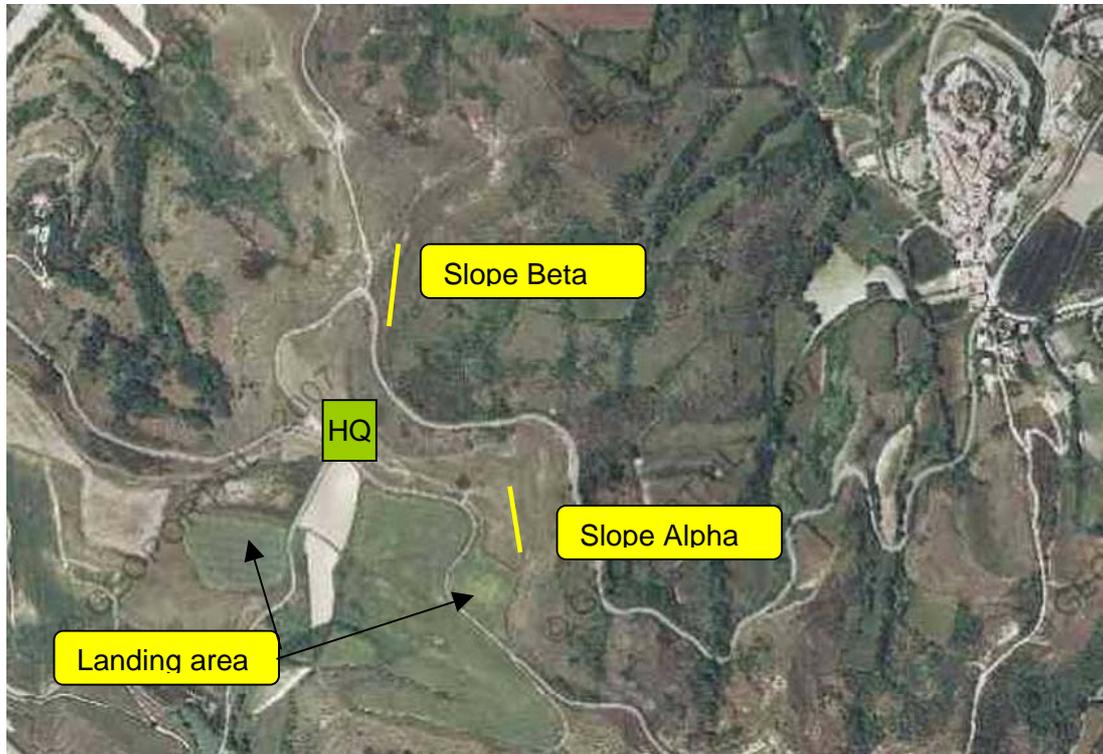
On s'efforce de présenter une organisation capable de donner à chaque pilote les mêmes chances de réussite son Viking Race, selon ses capacités de pilotage, ces efforts, combiné aux conditions météorologiques présentes lors de ces vols.

Le but recherché est que seule l'aérologie instantanée soit due au hasard.

## 4 Annexes

### 4.1 Repérage des pentes

#### 1. Pentes Laurac



#### 2. Pentes St Ferriol

