



Fédération Française de Vol Libre

Delta - Parapente - Cerf-Volant - Kite - Speed-Riding - Boomerang

4, rue de Suisse - 06000 Nice
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

www.ffvl.fr
ffvl@ffvl.fr

REGLEMENT POUR LES COMPETITIONS DE PRECISION D'ATTERRISSAGE CIRCUIT PA 2018

Ceci est le règlement général des compétitions de précision d'atterrissage organisées au sein des ligues. Ces épreuves, si elles sont validées, seront sélectives pour le championnat de France.

1 - Paramètres généraux des épreuves :

Nombre d'inscrits maximum conseillé : le nombre d'inscrits dépend de la logistique de la mise en vol (site : temps d'accès plus ou moins long, ou treuil : nombre de treuils). En fonction des temps nécessaires pour la mise en vol, l'organisateur pourra limiter le nombre d'inscrits.

Nombre de manches : le minimum de manches pour valider une compétition est de 1 et l'idéal serait de 5 manches sur 2 jours (par exemple 3 manches le samedi et 2 le dimanche).

Durée des épreuves : normalement deux journées (un week-end).

Validité d'une l'épreuve : une manche validée permet de valider l'épreuve **avec un minimum de 8 pilotes inscrits, présents et ayant participé au moins à 1 manche.**

Validité d'une manche : tous les pilotes inscrits doivent pouvoir avoir accompli leur essai dans la manche.

2 – Organisation :

- Un directeur d'épreuve (DE) pouvant être également juge.
- 3 juges dont au moins 1 juge qualifié (désigné chef juge).
- Un starter au décollage.
- Un nombre de personnes et de bus suffisant pour assurer les rotations de transport jusqu'au décollage ou au treuil.
- Liste du matériel nécessaire :
 - * Une cible (bâche avec tracés),
 - * Un ordinateur et une imprimante pour le calcul et l'impression des résultats,
 - * Une connexion internet,
 - * Des manches à air (décollage et atterrissage) clairement positionnées,
 - * Des flammes à proximité et autour de la cible, mais sans présenter de danger pour les pilotes.

3 – Pilotes :

Ils doivent être titulaires du brevet de pilote, avoir une licence FFVL valide.

4 – Épreuve :

4.1 – Cible

C'est une surface plane où les scores des concurrents sont mesurés. Elle est circulaire et délimitée par des cercles concentriques. Le marquage des cercles est indicatif et non destiné à la mesure de la performance. Les cercles peuvent être tracés au moyen de tissus, de bâches, de

peinture écologique, de plâtre... L'emplacement de la cible devrait idéalement permettre l'atterrissage en provenance de toutes les directions. Le positionnement de la cible sera à la discrétion du directeur de la compétition. La cible peut être déplacée entre deux manches, mais pas pendant une manche. Si le décollage se fait au treuil, la cible doit être située de telle sorte qu'elle puisse être facilement atteinte après largage et qu'elle n'interfère pas avec les axes de treuillage.

4.2 - Indication du vent :

Une manche ou plusieurs manches à air, très visibles, seront placées à proximité immédiate de la cible. Elle sera complétée par des dispositifs placés tout autour (ex : rubans), eux aussi très visibles et permettant d'évaluer les vents légers de l'ordre de 1m/s.

4.3 - Suspension ou arrêt d'une manche :

Le directeur d'épreuve peut suspendre le lancement si les conditions deviennent défavorables ou dangereuses. Au-delà de 7 m/s, l'épreuve ne peut être lancée ou doit être suspendue si elle est en cours d'exécution. Une manche suspendue pourra être reprise, là où elle a été interrompue, dès que les conditions météo redeviennent favorables. Ainsi une manche peut être arrêtée le soir et reprise le lendemain matin.

4.4 - Séparation des pilotes en l'air :

Les pilotes doivent étager et gérer leur hauteur par rapport aux autres concurrents pour atteindre la cible en sécurité et avec confort. L'intervalle normal de temps entre deux tentatives sur une seule cible, est d'une minute 30 secondes. Les décollages ou treuillés doivent être organisés en conséquence. En l'air, chaque pilote doit s'organiser pour laisser le concurrent précédent réaliser sa tentative sans être gêné.

4.5 - Hauteur de vol nécessaire pour une tentative :

Le site d'envol (et la hauteur de largage en treuil) seront choisis pour donner suffisamment de temps de vol aux concurrents pour réaliser un alignement final efficace. Au treuil, l'altitude conseillée est d'au moins 100 mètres voire 150 mètres selon le positionnement de la cible, le pilote doit avoir suffisamment de temps pour se positionner et effectuer une bonne approche.

4.6 - Contraintes de l'atterrissage et espaces de vols réglementés :

L'organisateur informera les pilotes des règles à respecter, en l'air et en approche en fonction des règles de l'espace aérien et des contraintes locales.

4.7 – Suspension d'un pilote :

Un pilote n'ayant pas le niveau technique ou ne pouvant pas, pour une raison quelconque participer à une manche en sécurité, pourra être écarté de la manche par le directeur d'épreuve.

4.8 - Nouvelle tentative dans une manche :

Un concurrent peut demander au directeur d'épreuve le droit de recommencer sa tentative dans une manche, en justifiant la gêne vécue. Le directeur d'épreuve évalue la demande au regard des causes de la gêne vécue par le pilote et rend son avis dans les 15 minutes qui suivent la demande.

Les causes pouvant induire une nouvelle tentative sont :

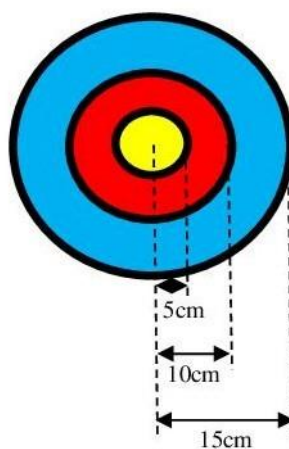
- La vitesse du vent, qui ne devrait pas dépasser la limite définie pour la manche pendant la durée de 30 secondes ayant précédé le posé sur la cible par un concurrent. La vitesse de vent maximale est 7m/s. Seule la composante de vent horizontale est prise en compte.
- Masquage ou manque de sécurité à proximité immédiate de la cible : l'accès à la cible était masqué lors de l'approche finale d'un concurrent qui a dû se dérouter à cause de cela. Si c'est le cas, le pilote devra avoir clairement signalé la gêne qu'il a subie auprès des juges dans les 30 secondes après son posé.
- Pour les juges : impossibilité technique de rendre une performance fiable.

5 – Performance :

5.1 – Mesure

La distance est mesurée en centimètres depuis le centre de la cible et le premier point de contact du pilote (debout) avec le sol.

Sur le disque central, les cotations sont 0 pour le disque de 5cm (jaune), 3 pour le disque de 10cm (rouge) et 10 pour le disque de 15cm (bleu) :



Au-delà, et dans la limite des 5 m, la distance est mesurée au décimètre et la distance retenue est arrondie aux 5 cm en faveur du compétiteur (par exemple 1.43 m mesuré = 1.40 m retenu soit 140 points - 1.48 m mesuré = 1.45 m retenu soit 145 points).

Si le concurrent se pose sur ses deux pieds ou d'une manière telle que le premier point d'impact n'a pas pu être défini par les juges, alors la mesure est faite à la limite d'impact la plus défavorable pour le pilote. Si le pilote se pose sur un talon puis se redresse sur ses pieds, la mesure sera prise au point touché par le talon.

L'atterrissage doit être fait sur les pieds. Si un concurrent tombe à l'atterrissage, il recevra un score maximum (500cm) ; de même si la sellette touche le sol avant les pieds.

5.2 - Scores individuels finaux

Le score d'un pilote est calculé en faisant la somme de tous les scores obtenus par ce concurrent. Chaque pilote dispose d'un « Joker », si durant l'épreuve cinq manches ou plus ont été validées alors la moins bonne manche de chaque pilote est retirée.

6 – Podiums :

Un podium individuel mixte des 3 premiers pilotes.

Un podium individuel féminin des 3 premières pilotes.

7 - Matériel autorisé ou requis :

7.1 - Parapente et sellettes

Seuls les parapentes EN-certifiés sont autorisés à voler. Les ailes doivent être utilisées dans la limite des capacités de vol normales et en fonction des fourchettes de poids retenues pour l'homologation.

Les concurrents utilisent la même aile sur l'ensemble de l'épreuve. Aucune modification ne peut être faite, la faisant sortir de son état d'homologation. La seule exception permettant d'agir sur l'aile est d'avoir à la réparer en cas de nécessité.

Si une aile subit des dommages importants, cela sera signalé à la direction d'épreuve et l'aile pourra éventuellement être réparée. Chaque remplacement d'une partie de l'aile doit être fait en respectant ses spécifications d'origine. Si la permission est donnée par le DE de changer d'aile, alors le pilote devra utiliser une aile de même modèle et de même marque, ou une aile similaire.

Les sellettes doivent être homologuées LTF09.

À tout moment, la direction d'épreuve peut contrôler le matériel du pilote et, si besoin pour une question de sécurité, l'immobiliser au sol. L'organisation peut sanctionner sportivement le pilote en cas de manquement. Les pilotes doivent collaborer avec les organisateurs pour le contrôle de leur matériel.

7.2 – Radio :

Elle peut être rendue obligatoire par l'organisation sur une fréquence de sécurité définie. L'utilisation de radio à des fins sportives ou tactique est interdite.

7.3 – Casques :

Tous les pilotes doivent porter un casque homologué.

7.4 – Parachute :

Les pilotes doivent porter un parachute de secours adapté à leur poids et en état de marche.

7.5 - Dispositif de trainée :

L'utilisation de Drag-chute ou autre système de freinage aérien similaire, interférant délibérément avec la finesse naturelle de l'aile, n'est pas admise.

8 - Juges :

Les juges travaillent en équipe et évaluent si la finale du pilote a pu être effectuée dans de bonnes conditions, visualisent le point d'impact de la cible et la conformité du posé sans chute. Ils indiquent physiquement le point d'impact, qui est le premier endroit touché au sol par l'un des pieds du pilote, puis mesurent la distance au centre de la cible.

9 – Réclamations

Toutes les réclamations sont traitées par le DE et le chef juge.

Modalités d'inscription

1. Modalités d'inscription

Dès lors que les inscriptions sont ouvertes, les compétiteurs peuvent se préinscrire librement sur le site internet, avec pour seule restriction de ne pas s'inscrire à deux épreuves le même WE.

L'inscription est confirmée lors de la réception du règlement.

Le règlement s'effectue :

- En ligne lorsque c'est possible. La date de règlement retenue est celle du paiement en ligne.
- Par chèque en l'envoyant accompagné par le bordereau de préinscription par la poste. La date de règlement retenue est celle du cachet de la poste. À la réception du règlement, l'organisateur indique cette date sur le site internet.

2. Priorité à l'inscription

Un quota de 10% des places totales est réservé pour les pilotes féminines.

L'attribution de ces places se fera selon le principe suivant : première arrivée, première sélectionnée.

L'ordre d'arrivée est celui défini dans le cadre général.

Un quota maximal de 10% des places totales peut être réservé par l'organisateur.

L'attribution de ces places se fera selon le choix de l'organisateur.

3. Désistement tardif

En cas de désistement non signalé, au plus tard l'avant-veille de l'épreuve (jeudi 12h00 pour le samedi), l'organisateur conserve la totalité du montant de l'inscription pour la compétition

Les cas de force majeure sont examinés par l'organisateur dans un délai d'une semaine après la fin de la compétition, et en dernier recours, par le RCL (Responsable Compétition de Ligue)

4. Maintien, annulation

L'annonce est faite le vendredi à 13h au plus tard pour le samedi.

La décision de maintien ou d'annulation est prise par l'organisateur.

En cas d'annulation, les organisateurs remboursent la TOTALITÉ des inscriptions, ou n'encaissent pas les chèques.

Dans tous les cas, une journée annulée sur place est remboursée aux pilotes présents intégralement ou en tenant compte des frais engagés et justifiés.

5. Report d'épreuve

Si une date de report est prévue au calendrier, elle pourra être proposée aux pilotes. Les modalités d'inscriptions sont précisées sur le site web.