



## Règlement FFVL 2017 des compétitions de précision d'atterrissage

### 1 - Paramètres généraux des épreuves

Nombre d'inscrits maximum conseillé : un nombre de pilotes permettant à chacun des inscrits d'effectuer suffisamment de manche (idéalement entre 3 et 4 par jour)

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

Validité d'une l'épreuve : un minimum de trois manches permet de valider l'épreuve.

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

Nombre de manches possibles : l'organisation lancera le meilleur nombre de manches possible en tenant compte des facteurs suivants : le nombre de pilote inscrits, la météo, la logistique disponible, les contraintes liées à l'accès et le débit du site aux conditions de mise en l'air depuis le décollage, au débit des treuils, au traitement équitable des pilotes.

### 2 – Organisation

- Un directeur d'épreuve DE (directeur des vols et de la sécurité)
- Un juge principal
- Deux juges adjoints, qui ne changent pas au cours d'une même manche mais qui peuvent changer d'une manche à l'autre.
- Un starter au décollage (si décollage à pied).
- Un nombre de personnes et de bus suffisant pour assurer les rotations de transport jusqu'au décollage ou pour assurer les décollages au treuil.
- Un ordinateur et une imprimante pour le calcul et l'impression des résultats.

Avant le début de la compétition un jury, chargé de traiter les protestations, est formé.

Ce jury est composé de 3 membres :

- 1 juge élu par les juges parmi par les juges,
- 1 représentant des compétiteurs élu par les compétiteurs lors du briefing général,
- 1 personne désignée par l'organisateur.

### 3 – Pilotes

Ils doivent être titulaires du brevet de pilote confirmé, avoir une licence FFVL valide et une carte compétiteur de l'année en cours. Les inscriptions se font par le biais des inscriptions en ligne FFVL.

### 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 : 0.5m, 2.5m, 5m de rayon. 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...

Au centre de la cible est placé un disque mesurant au minimum 15cm de rayon, si possible permettant la mesure et l'enregistrement électronique de la performance (mais ce n'est pas obligatoire). La FFVL met à disposition des organisateurs d'épreuves de précision d'atterrissage (en fonction du calendrier des compétitions officielles de l'année en cours), une cible électronique, un afficheur et un anémomètre. Pour chaque épreuve, il sera défini si le matériel de mesure doit être directement envoyé à l'organisateur suivant où s'il doit être renvoyé à la FFVL.

L'emplacement de la cible devrait idéalement permettre l'atterrissage en provenance de toutes les directions. Elle doit être bien visible en vol. 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.

#### **4.2 - Indication du vent**

Une manche à air, très visible, devra être placée à proximité immédiate de la cible idéalement à une hauteur d'environ 5m au-dessus du sol. Elle sera complétée par des dispositifs autour de la cible (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.

#### **4.4 - Séparation des pilotes en l'air**

Les pilotes doivent étager et gérer leur hauteur par rapport aux autres concurrents pour accomplir 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. Un pilote ayant volontairement évité la cible pour permettre à un autre pilote de poser en sécurité, pourra demander au directeur d'épreuve une nouvelle tentative dans la manche.

#### **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.

#### **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, ayant un comportement dangereux ou ne pouvant pas, pour une raison quelconque participer à une manche en sécurité, pourra être écarté de la manche ou du championnat sur décision du 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. Le directeur d'épreuve évalue la demande au regard des causes évoquées de gêne vécue par le pilote et rend son avis au concurrent dans les 15 minutes qui suivent la demande.

Les causes pouvant induire une demande de 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. Si c'est le cas, un nouvel essai sera automatiquement offert. 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.

Aussi une nouvelle tentative dans une manche est accordée par le juge principal en cas d'impossibilité technique pour les juges de faire une évaluation fiable, selon eux.

### **5 – Performance**

#### **5.1 – Mesure**

La performance accomplie par le pilote à chaque manche est évaluée en mesurant la distance en centimètres entre le centre de la cible et le premier point de contact du posé du pilote.

Le score est donné par le dispositif électronique au centre de la cible si le pilote se pose sur cette partie électronique, et en dehors de la partie électronique, le score est donné par la mesure par les juges entre le centre de la cible et le premier point de contact.

Sans cible électronique, la distance est mesurée depuis le centre de la cible et le premier point de contact par les juges.

Au-delà de 500 cm, le score est compté comme 500 cm.

L'atterrissage doit être fait sur les pieds. Si un concurrent chute à l'atterrissage, il recevra un score maximum (500 cm). Il y a « chute », si une autre partie du corps que les pieds, ou si la sellette du pilote\* touche le sol entre le moment du premier impact et le moment où l'aile touche le sol en se dégonflant.

\*à l'exclusion du barreau d'accélérateur ou du cale-pied.

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.

#### **5.2 - Scores individuels finaux**

Le score d'un pilote est calculé en faisant la somme de tous les scores obtenus par ce concurrent.

Si au moins 5 manches ont été validées lors de la compétition alors la moins bonne manche de chaque pilote est retirée.



## 6 – Podiums

Un podium individuel féminin (de 3 pilotes).

Un podium individuel masculin (de 3 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 préconisées retenue 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 tactiques est interdite.

### 7.3 – Casques

Tous les pilotes doivent porter un casque certifié dans les catégories suivantes : EN966 (HPG), EN1077-A et -B (sports de neige), ASTM 2040 (sports de neige) ou Snell RS-98, pendant tout le vol.

### 7.4 – Parachute

Chaque pilote doit être équipé d'un parachute de secours opérationnel adapté à son poids.

### 7.5 – Chaussures

Les talons et les chevilles ne doivent pas subir de modification pouvant endommager le capteur. Toute addition sera faite en ruban **autocollant**.

### 7.6 - 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 et décision des juges

### 8.1 – Juges

Les juges sont désignés au moment de l'organisation de la compétition à partir de la liste fédérale des juges de précision d'atterrissage. Ils travaillent en équipe au long de l'épreuve afin d'assumer l'ensemble des tâches nécessaires sur la cible et dans la zone concernée. Des juges en formation peuvent assister cette équipe.



Les juges évaluent si l'épreuve peut être effectuée dans de bonnes conditions, si les conditions de vent sont acceptables. Ils 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.

## 8.2 – Vidéo

Une caméra pourra être utilisée pour filmer les posés des pilotes. Le jury peut choisir d'utiliser et de consulter ou non des preuves vidéo comme une aide à la prise de décision. Si l'enregistrement vidéo d'un atterrissage n'existe pas ou est défaillant, cela n'est pas une raison suffisante pour motiver l'attribution d'un nouveau vol. Les juges apprécient tous les problèmes techniques qui surviendraient ou les conditions anormales. Par exemple : une défaillance de l'équipement, une ligne de treuil cassée, une rafale de vent, un évènement imprévu tel que le pilote serait incapable d'atteindre la cible ou arrive avec une hauteur insuffisante pour faire une approche finale raisonnable. L'organisation conservera les enregistrements vidéo (s'il y en a) au moins deux semaines après la publication des résultats officiels.

## 9 - réclamations et protestation

Si un pilote désire faire une réclamation sur sa performance, il doit le faire par écrit et la remettre au directeur d'épreuve (DE) dans un délai maximum de 2 heures à compter de la publication des résultats provisoires affichés physiquement sur le tableau officiel. La publication des résultats peut être faite en fin de journée.

Le DE peut refuser de prendre en compte une réclamation, si la remise excède deux heures.

Lorsqu'il s'agit de la dernière manche, le délai de réclamation est limité à une heure après la publication des résultats provisoires. Si les résultats sont affichés le soir, plus de deux heures après le coucher du soleil, alors le délai est calculé à partir du lendemain matin 8h. Les réclamations sont examinées dans les meilleurs délais par le DE qui peut, selon les besoins, rendre une réponse écrite ou orale. Si la réclamation est acceptée, les résultats sont immédiatement modifiés et affichés.

Si la réclamation est refusée par le DE et que le pilote n'est pas satisfait de ce refus il peut faire une protestation auprès du jury.

Une protestation suit le même processus qu'une réclamation, le délai étant calculé en fonction du moment de réponse du DE à la réclamation. Une protestation se fait obligatoirement par écrit et est adressée au jury de la compétition. Les protestations et leurs réponses sont rendues publiques par le jury.

Les décisions du jury sont définitives.

Tout dépôt de protestation s'accompagne d'une caution de 20€ qui sera restituée en cas d'issue positive pour le pilote et les résultats sont modifiés en conséquence.

Lorsqu'une erreur dans les résultats relève de la responsabilité de l'organisateur, la correction est faite sans tenir compte des délais.