

RÈGLEMENT FFVL 2019 POUR LA PRÉCISION D'ATTERRISSAGE

1 – Paramètres généraux des épreuves

Durée des épreuves : La durée d'une manche de PA dépend de l'organisation et du nombre de participants. L'organisation lancera le meilleur nombre de manches possible en tenant compte des facteurs suivants : le nombre de pilotes inscrits, la météo, la logistique disponible, le débit des treuils (quand c'est le cas), le traitement équitable des pilotes. L'organisateur doit faire le maximum pour proposer au moins 4 à 5 manches.

Nombre d'inscrits maximum conseillé : un nombre de pilotes permettant à chacun des inscrits d'effectuer suffisamment de manches (idéalement entre 2 et 3 par jour) sur une compétition de 2 jours.

Validité d'une épreuve : une manche pour valider la compétition (3 manches pour le championnat de France), avec un minimum de 8 pilotes inscrits et présents.

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

2 – Organisation

- Un directeur d'épreuve DE (directeur des vols et de la sécurité) et un DT (Délégué Technique) nommé par la CCP (rôle facultatif).
- Un juge principal (les rôles de DE et de juge principal pouvant être confondus).
- Un scoreur chargé de consigner par écrit les performances annoncées par les juges.
- 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.
- Un nombre de personnes et de bus suffisant pour assurer les rotations de transport jusqu'au décollage ou pour assurer les décollages au treuil en sécurité.
- Un ordinateur et une imprimante pour le calcul et l'impression des résultats.
- Une connexion Internet (si possible).

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 les juges.
- Le DT ou un pilote élu par les pilotes lorsqu'il n'y a pas de DT.
- 1 personne désignée par l'organisateur.

3 - Pilotes

Ils doivent être titulaires du brevet de pilote (BPC et carte de compétiteur pour le championnat de France), avoir une licence FFVL valide. Les inscriptions se font en ligne sur le site FFVL, avant l'épreuve.

4 – Épreuve

4.1 – Cible

C'est une surface plane où les scores des concurrents sont mesurés à partir d'un point central. Elle est circulaire et délimitée par des cercles concentriques jusqu'à 5m de rayon. Le marquage des cercles est indicatif et non destiné à la mesure de la performance qui sera mesurée au décimètre. Les cercles peuvent être tracés au moyen de tissus, de bâches, de peinture écologique, de plâtre...

Pour le championnat de France, au centre de la cible est placé un dispositif électronique permettant la mesure et l'enregistrement automatique de la performance-

L'emplacement de la cible doit idéalement permettre l'atterrissage en provenance de toutes les directions. La cible doit être bien visible en vol. Le positionnement de la cible sera à la discrétion du DE. 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

Plusieurs manches à air (au minimum 2), très visibles, doivent être placées à proximité immédiate de la cible. Elle sera complétée par des dispositifs installés autour de la zone de posé, avec la cible au centre (ex : rubans), dispositifs eux-aussi très visibles et permettant d'évaluer les vents légers de l'ordre de 1m/s tout autour de la zone.

4.3 - Suspension ou arrêt d'une manche

Le directeur d'épreuve doit suspendre une manche si les conditions deviennent défavorables ou dangereuses. La manche suspendue pourra reprendre dès que les conditions le permettent. Une manche peut se dérouler sur 2 jours, dans ce cas l'accord du DT est nécessaire.

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. Il devra faire cette demande immédiatement après son atterrissage en ayant clairement montré qu'il ne tentait pas de faire la cible.

4.5 - Hauteur de vol nécessaire pour une tentative

4.5.1 : Sur site naturel : le dénivelé doit être suffisant pour que les concurrents puissent réaliser un alignement final efficace.

4.5.2 : Pour les mises en vol au treuil : la procédure de mise en vol est clairement détaillée au briefing général et rappelée en cas de nécessité.

- Les concurrents sont aux ordres du starter et disposent d'un temps limité pour se mettre en vol.
- La hauteur **minimum** avant largage est de 150 m.
- Le starter ou le treuilleur (à préciser au briefing) signalent à la radio que la hauteur optimale est atteinte, le pilote doit alors se larguer.
- Si le pilote demande ou réalise un largage anticipé, il ne peut pas tenter la cible, il doit alors se poser en sécurité et venir exposer au DE les raisons du largage. Si les raisons sont recevables, le pilote aura droit à une autre tentative. Si les raisons ne sont pas recevables, le pilote recevra 500 points (cf: 4.8).
- Une fois le largage effectué à la hauteur définie au briefing, le pilote vient se positionner pour effectuer son atterrissage de précision. Si le pilote décide d'interrompre son approche et de se poser en sécurité il devra exposer au DE les raisons de son choix. Si les raisons sont recevables, le pilote aura droit à une autre tentative. Si les raisons ne sont pas recevables, le pilote recevra 500 points (cf: 4.8).

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, de la compétition ou du championnat sur décision du directeur d'épreuve.

Si une règle d'identification des pilotes concourants est définie par l'organisateur (numéro sur dossard ou à la jambe), chaque pilote s'engage à suivre cette règle sous peine de suspension, ou de score mis à 500 pour la manche en cours.

4.8 - Nouvelle tentative dans une manche

Un concurrent peut demander au directeur d'épreuve le droit de recommencer sa tentative dans une manche, au cours de cette 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 dépassant le maximum autorisé (7 m/s) pendant une durée de 30 sec précédant le posé-
- 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.
- Problème dans la procédure de largage au treuil suite à une défaillance de l'organisation.

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.

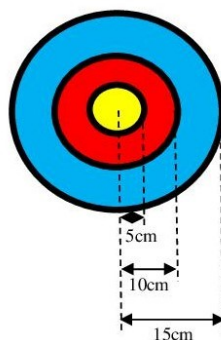
Dans le cas où le pilote avait déjà un score et est autorisé à refaire sa tentative, c'est le nouveau score qui compte.

5 – Performance

5.1 – Mesure

Le score est déterminé par l'équipe des juges qui prend en compte la distance 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).

Pour le championnat de France, le score est donné par le dispositif électronique au centre de la cible si le pilote se pose (premier impact) sur cette partie électronique. 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, sans arrondi.

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

L'atterrissage doit être fait en restant stable sur un/ses pied/s, sans chute. Si un concurrent chute à l'atterrissage (avant que l'aile touche le sol), 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 (à l'exclusion du barreau d'accélérateur ou du cale-pied) touche le sol entre le moment du premier impact et le moment où l'aile touche le sol en se dégonflant.

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 (la plus

éloignée du centre de la cible) pour le pilote. De même si le pilote se pose pied à plat ou d'abord sur un talon puis se redresse sur l'avant du pied, la mesure sera prise au point touché par le talon.

5.2 - Scores individuels finaux

Chaque pilote signe son score marqué sur la feuille en sortant de la zone de posé.

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

À partir d'au moins 5 manches validées lors de la compétition, la moins bonne manche de chaque pilote sur l'ensemble des manches est retirée du compte.

6 – Podiums

Un podium classement général mixte et un podium féminin.

Le pilote ayant totalisé le plus faible nombre de points est classé premier.

Les 2 pilotes suivants sont classés respectivement 2^{ème} et 3^{ème}.

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 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 sur autorisation du DE. Chaque remplacement d'une partie de l'aile doit être fait en respectant ses spécifications d'origine.

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

Pour les mises en vol au treuil, la radio est obligatoire et très fortement conseillée d'une manière générale.

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 des chaussures ne doivent pas subir de modification pouvant endommager le matériel de mesure (bâche, cible électronique).

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 et en sécurité, 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. Si la sellette ou une autre partie du corps du pilote touche le sol avant le pied, le pilote se verra attribuer le score maximum.

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, gêne entre pilotes en approche. L'organisation conservera les enregistrements vidéo (s'il y en a) au moins deux semaines après la publication des résultats officiels.

9 - Réclamations et protestations

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 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 10€ 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.

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 du 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.
- Tout règlement effectué dans la dernière semaine avant la compétition donne lieu à une majoration de 10€ (pour l'ensemble de la compétition).

Pour le championnat de France :

- Si l'organisateur fixe une limite du nombre de pilotes, plusieurs cas de figure :
 - le nombre d'inscrits est \leq à la limite fixée, pas de problème,
 - le nombre d'inscrits est $>$ à la limite fixée, ne seront retenus que les pilotes qui auront participé à au moins 1 compétition du circuit 2018.
- si nécessaire, le classement des pilotes lors de la compétition du circuit pourra également être pris en compte.

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.



Désistement tardif

En cas de désistement non signalé, au plus tard l'avant-veille de l'épreuve (jeudi 18h00 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).

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.

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.



Classement Permanent (CP) pour la Précision d'Atterrissage (PA)

Le CP de la PA permet de classer les pilotes qui participent aux compétitions de PA en France et à l'étranger (CAT 2 et CAT 1).

Seront prises en compte pour le calcul des points, les 5 meilleures compétitions des années n (année en cours) et n-1 (l'année considérée est l'année à date anniversaire et non l'année calendaire).

Seules les compétitions validées et pour lesquelles les performances auront été mesurées avec une cible électronique seront prises en compte.

Les pilotes ayant participé à une compétition de CAT 2 ou de CAT 1 à l'étranger, devront fournir une copie du classement général pour que les résultats soient pris en compte pour le CP.

Formule de calcul :

La formule de calcul retenue pour attribuer les points au CP à chaque pilote prend en compte :

- Le nombre de compétiteurs ayant participé à la compétition,
- Le classement du pilote,
- Le total obtenu (score absolu obtenu par addition des performances de toutes les manches),
- Le nombre de manches validées.

$$\text{Point CP} = 100 * \text{SR} / \sum \text{SR}$$

SR (Score Relatif du pilote différent du score absolu ayant servi au classement de la compétition) = **100 * coef1 * 1/coef2**

Coef1 = nbre de compétiteurs / classement du pilote

Coef2 = total obtenu / nbre de manches validées

$\sum \text{SR}$ = somme de tous les scores relatifs des compétiteurs ayant participé à la compétition.

Une dégressivité de 50% sera appliquée aux points de l'année n-1.