



# Cahier du compétiteur parapente

Version 2.0 - 08/02/2010 - FE

Le cahier du compétiteur parapente a pour but de regrouper l'ensemble des informations nécessaires aux pilotes désirant participer aux circuits de compétition français en parapente.

Vous trouverez ici les principales règles qui concernent directement le pilote, mais aussi l'ensemble des conseils qui étaient jusqu'à présent consignés dans ce règlement et qui ne le seront plus, l'utilisation du GPS pour le pilote de compétition.

Ce document constitue aussi la charte du pilote de compétition aide le pilote à aborder la compétition en sécurité et sportivité.

## SOMMAIRE

[Sur l'esprit - La charte du pilote de compétition parapente](#)

[Souscrire une licence option compétition](#)

[Choisir sur quel circuit voler](#)

[Inscription aux épreuves](#)

[Avant le début de l'épreuve](#)

[Matériel de vol](#)

[Etat de santé](#)

[GPS](#)

[Comité de pilote](#)

[Collège de sécurité](#)

[Cas d'urgence](#)

[Zones de vol réglementées ou interdites](#)

[Annulation](#)

[Communication tactique](#)

[Sécurité en l'air ou à proximité du sol](#)

[Franchir une ligne d'arrivée](#)

[Pointage sécurité](#)

[Réclamations](#)

[Règles de l'air](#)

[Savoir voler avec les autres](#)

[Pilotage](#)

[Acceptation des règles, comportements abusifs, sanctions](#)

[Lutte contre le dopage](#)

[Licence FAI](#)



## Cahier du compétiteur parapente

### Sur l'esprit - La charte du pilote de compétition parapente

Le bon déroulement de la compétition en parapente dépend d'une alchimie fine liant notamment les pilotes et les organisateurs dans une dynamique commune. Sans les uns ou sans les autres aucune épreuve ne pourrait avoir lieu. Nous devons garder à l'esprit que le bénévolat est en crise car à notre époque le temps et la disponibilité deviennent des ressources rares et précieuses. Or bien que la France soit assurément le pays où le plus d'épreuve de vol libre sont organisées, nous devons tous garder à l'esprit que la pratique compétitive reste marginale au sein de nos licenciés. Seulement un licencié sur dix participe à la compétition. Le vol libre reste une activité de loisir. Nos sportifs de haut niveau s'impliquent par passion car aucun ne peut vivre de la compétition. Puisque nous sommes peu nombreux, il est nécessaire qu'une dynamique forte nous anime afin que nous poursuivions une évolution positive.

Quelques remarques :

Le vol libre est un sport qui comporte des risques importants qui doivent toujours être évalués et pris en compte.

Le vol libre a pour particularité d'être un sport de compétition sans arbitres. C'est une singularité forte.

Les organisateurs de compétition et les pilotes engagés sur les épreuves sont souvent les mêmes personnes.

Notre société tend à vouloir minimiser le risque et chercher des responsabilités en cas de problème.

Tout cela nous amène à une nécessité : faire preuve de toujours plus de sportivité et de rigueur.

Nous devons avancer ensemble dans le respect des rôles réciproques et en prenant tous une part dans le système qui nous lie.

Pour cela nous avons des outils :

- Le règlement de la compétition qui doit être parfaitement connu de tous et respecté dans sa forme et son esprit.
- Une commission compétition active qui doit rester à l'écoute à la fois des pilotes et des organisateurs.
- Des moyens informatiques qui nous permettent de communiquer avec efficacité (le site web, les listes de diffusion d'information pilote et organisateur d'épreuve).
- Des documents complémentaires importants comme le manuel de l'organisateur ou le présent cahier du pilote de compétition.

La Charte du pilote de compétition parapente consiste à s'imprégner et respecter les règles, consignes et conseils qui sont exposés dans ce document.



## Cahier du compétiteur parapente

### Souscrire une licence option compétition

Règlement :

Il est de la responsabilité du compétiteur d'obtenir sa licence validée dans les temps.

Explication :

Pour des raisons techniques liées à la saisie des licences, la FFVL fixe un délai de vingt jours pour valider une licence lorsque toutes les pièces ont bien été transmises.

Conseil :

Pensez à prendre votre licence option compétition le plus tôt possible.

### Choisir sur quel circuit voler

B Access; B; A; Internationales

La France est le pays qui rassemble le plus de compétiteurs et où le plus grand nombre de compétitions de vol libre sont organisées. Cette richesse implique une grande hétérogénéité de niveau chez les pilotes. Pour que tous y trouvent leur compte, la FFVL a développé depuis longtemps deux circuits d'épreuve distincts : A et B

L'évolution des pratiques et des motivations nous ont montré que cette structure n'était plus adaptée et les B access sont apparues en 2005.

Le circuit B access est venu combler un manque : donner accès aux pilotes débutants à des épreuves d'initiation ludiques et pédagogiques.

En 2006 le circuit A a été réformé pour atteindre quatre objectifs importants :

- Donner aux pilotes expérimentés présents sur l'ensemble du territoire, la possibilité de participer à un circuit à la fois accessible, moins coûteux, et d'excellent niveau technique.
- Permettre aux pilotes de haut niveau de se préparer dans les meilleures conditions en privilégiant la qualité et non la quantité.
- Garder un contact entre le pool des meilleurs pilotes français et leur haut niveau afin que les jeunes pilotes performants puissent rapidement devenir opérationnels au contact des meilleurs.
- Favoriser la participation française aux épreuves internationales.

Enfin la participation et le rayonnement des pilotes français sur les épreuves internationales restent un objectif fort de la FFVL. Cela est clairement un moteur qui rejaille positivement sur l'ensemble de notre pratique.

Cette offre diverse permet aux licenciés de venir vivre la pratique la plus adaptée. La FFVL les invite à choisir avec discernement comment s'investir en compétition : le parapente de performance nécessite d'être pratiqué à son propre niveau.

### Inscription aux épreuves



## Cahier du compétiteur parapente

### Règlement :

L'inscription aux compétition au moyen d'Internet est obligatoire.

Les pilotes ne doivent s'inscrire qu'à une seule épreuve par week-end.

Une fois la déclaration faite sur Internet, l'inscription est valisée par la réception des chèque(s) correspondant par les organisateurs au plus tard 15 jours avant l'épreuve.

Important : Les pilotes doivent envoyer un chèque par jour d'épreuve afin de faciliter les remboursements (il est plus facile pour un pilote de faire deux chèques, pour deux jours, plutôt que pour un organisateurs d'épuiser un chéquier entier pour procéder à des remboursements par soustraction sur les chèques encaissés...). Même si de telles dispositions peuvent contrarier les pilotes, prenez conscience que ce sont aussi ces petits éléments là qui font que, s'ils ne sont pas respectés par les pilotes, usent progressivement les organisateurs dont le nombre diminue.

### Avant le début de l'épreuve

Lorsque les organisateurs publient sur Internet le fichier intégrant les balises GPS de l'épreuve, il est vivement conseillé aux pilotes de charger les points chez eux lorsqu'ils en ont la possibilité technique. Ce chargement évite des latences le matin du premier jour de l'épreuve : selon les conseils de la commission compétition, certaines organisations annoncent deux horaires de rendez-vous distincts - pour les pilotes n'ayant pas chargé leurs points (plus tôt) et pour ceux ayant déjà chargé leur points (plus tard).

Votre matériel de vol doit être vérifié et opérationnel.

Votre radio doit être chargée.

Vous munir d'un téléphone portable est très fortement conseillé. Par delà la communication en pleine campagne possible entre vous et l'organisateur, un portable allumé permet de vous localiser plus rapidement en cas de problème. Bien qu'il ne soit pas obligatoire dans les règles, il devrait l'être dans vos esprits.

### Matériel

Le port du casque, le parachute de secours et une radio en état de marche sont obligatoires. Leur absence constatée est sanctionnée par l'exclusion du pilote de la manche.

L'organisateur n'est pas tenu d'effectuer un contrôle systématique et seul le pilote pourra être tenu pour responsable s'il ne s'équipe pas correctement. L'utilisation d'une sellette avec protection dorsale performante est fortement conseillée.

Il est conseillé aux pilotes de régulièrement procéder au repliage de leur parachute de secours et de vérifier avec soin que rien n'entrave ou ralentit son extraction.

La voile utilisée lors des épreuves doit faire l'objet d'un suivi régulier pour évaluer son vieillissement. Il est notamment rappelé qu'un suspentage fin a une durée de vie moyenne estimée de 150h de vol. Les voiles utilisées pour faire de la voltige subissent pour leur part un vieillissement accéléré. Le contrôle du parapente et de son suspentage devrait être confié à un organisme professionnel.

A tout moment, l'organisateur d'une compétition a le droit d'inspecter un parapente participant à son épreuve et d'en interdire le vol, si nécessaire, pour des raisons de sécurité.



## Cahier du compétiteur parapente

Chaque parapente doit être piloté à l'intérieur des limites de vol définies par son constructeur ou par l'organisme de contrôle qui l'a testé.

### Etat de santé

Par delà le fait qu'un pilote prenant part à une épreuve FFVL doit être titulaire d'un certificat médical attestant que son état structurel général est compatible avec le vol libre, le pilote qui prend part à une épreuve doit être suffisamment reposé et en parfaite maîtrise de lui-même.

Les états en rapport avec la prise de médicament ou de toute autre drogue sont incompatibles avec la participation à une épreuve de vol libre.



## Cahier du compétiteur parapente

### GPS

#### GPS acceptés :

Tous les modèles de GPS peuvent être utilisés en compétition de parapente (navigation) cependant seuls certains modèles sont acceptés pour le contrôle de la manche.

Le pilote doit vérifier que son GPS est capable :

- D'enregistrer une trace avec un intervalle de temps maximum de 20s, et pendant une durée compatible avec les manches de compétition.
- Communiquer avec le logiciel FFVL Cargol.
- <http://parapente.ffvl.fr/cargol>
  - Au minimum pour déchargement de la trace après une manche
  - Pouvoir charger en mémoire du GPS la liste des points (dans le cas contraire le pilote devra les entrer manuellement).
  -

#### Cables et compétences :

Pour les GPS garmin (anciens modèles : 12... gros connecteur rond) et MLR SP24 VL, c'est l'organisateur qui doit produire les câbles.

Pour tous les autres modèles de GPS, le pilote doit fournir à la fois le câble, et la compétence dans le maniement du logiciel gpsdump

La liste des appareils acceptés pour le contrôle GPS est mise à jour sur le site fédéral.

#### Responsabilité du pilote :

Chaque pilote est responsable :

- de la configuration et du fonctionnement de son GPS
- des coordonnées des balises présentes dans son GPS par comparaison avec le fichier de référence
- de la conservation des données contenue dans ses GPS jusqu'à la publication écrite de la manche.

Tout désaccord sur la performance entre le pilote et l'organisation, ou toute perte de données accidentelle entre le pointage et la publication des premiers résultats peut nécessiter un second déchargement du GPS.

#### Protocoles :

Un GPS peut avoir été éteint en l'air, sans que cela prète à conséquence pourvu que les points clés aient bien été enregistrés. Cependant attention, la possibilité d'arrêter une manche en l'air pourrait sérieusement désavantager les pilotes qui auraient éteint leur GPS à ce moment là...

Le directeur d'épreuve peut avoir fixé une ou plusieurs zone de vol comme interdite.

Dans ce cas, il est nécessaire que la trace GPS montre clairement que le pilote n'a pas pénétré ces zone interdite : dans ce cas la trace GPS ne doit pas être interrompue a proximité de ces zones.

Afin d'accélérer le pointage, le(s) GPS d'un pilote est (sont) identifié(s).

Cette identification se fait au moyen d'un waypoint spécial en mémoire du GPS :

Cette identification se fait au moyen d'un waypoint spécial dont le nom est : **COMPID**



## Cahier du compétiteur parapente

Le numéro de compétiteur est codé dans les coordonnées de COMPID.

Ce waypoint permet l'identification automatique des GPS par les logiciels de contrôle, si vous ne l'avez pas encore dans votre GPS lors du premier pointage (cas où vous avez-vous-même entré les points), le logiciel demandera à qui appartient le GPS et ajoutera COMPID.

Attention : en cas de transfert des balises d'un GPS à un autre GPS au moyen d'un câble, le waypoint d'identification doit être ajusté car il ne prend évidemment pas l'identité du nouveau pilote automatiquement : mieux vaut l'effacer après le transfert

Les GPS ne sont pas nominatifs, en cas de panne, un pilote pourra se faire prêter un GPS avant le début d'une manche. Cependant, le point d'identification devra être entré dans le GPS avant le pointage.

Bien que Cargol soit aujourd'hui capable de détecter automatiquement et avec précision le lieu de posé, il est conseillé au pilote de respecter scrupuleusement le protocole suivant :

Si le pilote n'atteint pas le but, il doit déclarer son lieu de posé en utilisant son GPS au moyen de la combinaison de touche « MARK + ENTER ».

Le dernier point marqué par le pilote est considéré comme la déclaration officielle de son posé. Pour ce faire, ce point doit être volontairement marqué.

La procédure à suivre est la suivante, dans l'ordre : se poser - ne pas se déplacer - marquer un point - mettre l'enregistrement de trajectoire sur « arrêt » - puis éteindre son GPS - ne surtout pas renommer le point marqué car il ne serait plus détecté par le logiciel de contrôle - ne pas rallumer son GPS avant le pointage - ne surtout plus marquer d'autres points avant le pointage.

Si le pilote atteint le but, la procédure à suivre est la suivante : se poser - mettre l'enregistrement de trajectoire sur « arrêt » - puis éteindre son GPS - ne pas rallumer son GPS avant le pointage.

Après que le pointage GPS se soit bien déroulé et avant de décoller dans la manche suivante, le pilote doit effacer son ancienne trajectoire et effacer les points créés par « MARK + ENTER ». Ne pas oublier de remettre l'enregistrement de trajectoire en fonctionnement.

### Conseils - Préparation du GPS comme preuve de vol

Les pilotes doivent régler leur GPS correctement pour garantir un bon enregistrement de leur trajectoire :

Sur les GPS Garmin il est préférable que le mode d'enregistrement soit réglé sur « remplissage », avec un intervalle d'enregistrement temporel. Éviter absolument le mode d'enregistrement « automatique », la manche ne pourrait pas être enregistrée dans son entier.

Pour enregistrer un point sur les modèles Garmin ou MLR il faut utiliser uniquement la combinaison de touche « mark » + « enter » (mais ne pas oublier le « enter »...).

Vérifier que l'horaire et la date renvoyée par le GPS sont cohérents. S'il y a incohérence, le système d'exploitation du GPS devra être mis à jour au moyen d'un ordinateur.

Il est fortement conseillé aux possesseurs de Garmin d'utiliser une version du logiciel d'exploitation interne récente (disponible sur le site web garmin) sans quoi des incohérences de temps peuvent survenir lors du survol des lignes d'arrivées.



## Cahier du compétiteur parapente

Sur les modèles MLR, s'assurer que le système d'exploitation est bien à jour, la bonne version est la 2.7. S'assurer que le GPS est bien en mode « enregistrement ». Régler le seuil de basculement au minimum sur 0.4km (0.39 ou 0.38 étant plus sûre).

L'enregistrement de l'altitude n'est pas obligatoire dans toutes les manches mais, en cas de plancher ou de plafond de vol établis par le directeur d'épreuve avant la manche, en cas d'enquête de « vol dans le nuage » si votre trace est contrôlée, l'absence d'enregistrement de l'altitude ne vous permettra pas de prouver votre trajectoire : cela peut conduire à des sanctions ou à l'élimination. Si vous avez le choix entre enregistrer votre altitude au moyen du GPS ou d'un barographe, préférez le GPS.

### Conseil de réglage de l'enregistrement de la trajectoire :

La trajectoire enregistrée par le GPS constitue la preuve principale qui sera analysée par le logiciel de vérification.

La trajectoire doit être enregistrée uniquement au moyen d'un intervalle de temps qui ne doit en aucun cas dépasser.

Il faut optimiser le réglage de son enregistrement pour :

1 - couvrir la totalité du vol

2 - utiliser un intervalle suffisamment petit entre deux enregistrements : 5 secondes étant l'idéal.

Voici des exemples conseillés pour couvrir un vol de 5 heures :

Modèles de GPS	Capacité de la mémoire en point	Intervalle standard	Permet un enregistrement de
Garmin 45; 40; 38; II;	768 ou moins	24 secondes	5 h 07 (*)
Garmin 48; 12; 12xl; II+	1024	18 secondes	5 h 07
Garmin 12 map; III+	1900	10 secondes	5 h 16
Garmin 12cx; III	2024	9 secondes	5 h 03
MLR sp24xc « vol libre » jusqu'à v.2.5	4000	5 secondes	5 h 33
MLR sp24xc « vol libre » versions v.2.7	8000	5 secondes	11h

(\*) Attention certain vieux Garmin 45 ne peuvent enregistrer que 500 points





## Cahier du compétiteur parapente

### Comité de pilote

A pour rôle premier de conseiller le directeur d'épreuve lors du choix de la manche. Le DE prépare un projet de manche et le propose dans les meilleurs délais au comité de pilote. Lors de cette présentation le comité peut questionner et suggérer en axant ses efforts sur deux aspects : l'intérêt sportif et la sécurité. Le DE fait évoluer la manche en y intégrant les remarques du comité de pilote. Le but de cette phase est d'obtenir un consensus.

Règle - les pilotes A engagés sur des épreuves B ne doivent pas participer au comité de pilote sauf s'ils ont un rôle de délégué technique officiel.

### Collège de sécurité

Le collège de sécurité est un dispositif encore récent dont le but est d'améliorer la sécurité collective des pilotes engagés sur une manche.

Dans la plupart des cas, le directeur d'épreuve ne peut se permettre de voler sur la manche en même temps que les compétiteurs. Effectivement, il est en général plus facile d'assumer au sol son rôle dans la chaîne de sécurité. Néanmoins il est évident que c'est en l'air que se jugent les réelles conditions aérologiques et de leur évolution.

C'est pour palier à ce paradoxe que la FFVL a mis en œuvre le dispositif du collège de sécurité.

Le collège de sécurité est un outil au service du directeur d'épreuve mais aussi des pilotes. Il est le meilleur dispositif pour déceler objectivement la limite au-delà de laquelle les conditions peuvent être dangereuses. Il doit permettre au DE de prendre des décisions rapides et adaptées quant à l'annulation ou au maintien de la manche.

Création du CdS :

Le DE désigne certains pilotes qui l'aideront à prendre ses décisions en lui transmettant des informations par radio. Un minimum de cinq pilotes représentatifs de tous les niveaux engagés dans l'épreuve est conseillé. S'il est évident que des pilotes connus par le DE permettent à celui-ci d'évaluer finement les informations qu'ils expriment, chaque pilote engagé dans l'épreuve peut demander à faire partie du comité de sécurité et ne devrait pas se voir refusé son accès.

Sur chaque épreuve le DE choisit comment il désire communiquer avec les pilotes du CdS. L'échange d'information peut être effectué ou non sur une fréquence différente de la fréquence sécurité (sur laquelle sont en écoute tous les autres pilotes).

Utilisation de la radio par le CdS

A l'appel du directeur d'épreuve, les pilotes du CdS répondent aux questions posées par le DE. Pour plus d'efficacité, c'est le DE qui organise la discussion sur la fréquence. En général le DE s'adresse au collège et leur demande « de réaliser un point sur les conditions ».

A tour de rôle ou à l'écoute de leur nom, les pilotes du CdS prennent la parole et communiquent dans l'ordre :

- Leur identité.



## Cahier du compétiteur parapente

- Leur altitude et leur position. [ ex. « Je suis a 2700m,1km au nord de la deuxième balise »]
- La force des conditions sur une échelle allant de niveau 1 à 3. [ex. « je dis niveau 2 »]

signification des trois niveaux :

Niveau 1 = « les conditions sont bonnes et propice au vol en sécurité ».

Niveau 2 = « les conditions sont fortes mais encore propice au vol en sécurité »

Niveau 3 = « les conditions sont trop fortes et incompatibles avec le vol en sécurité »

Important: vous le comprenez, ce protocole un peu froid a pour but d'être rapide, concis et clair. Les explications longues et émotionnelles rallongent la procédure, et peuvent perturber et influencer les autres membres du CdS.

L'échelle comporte trois niveaux clairement séparés et il est nécessaire de les respecter scrupuleusement. Répondre 2,5 ne veut rien dire ! Car en ne disant pas clairement 2 ou clairement 3 vous n'apportez aucun conseils précis, ni en faveur de la continuation de la manche, ni en faveur de son annulation. Chaque opinion de pilote est respectable en elle-même. Une majorité peut très bien avoir dit « niveau 2 » alors que vous pensez « niveau 3 », vous avez le devoir de dire ce que vous pensez et non pas de rallier une quelconque majorité. La perception des niveaux dépend de votre propre expérience.

Pour vous fonder, tenez compte non seulement des conditions à l'endroit où vous volez actuellement, mais aussi de celles que vous avez traversé jusqu'alors (depuis le début de votre vol) ainsi que celle que vous pensez rencontrer lors de la suite du vol. En clair, si vous pensez « niveau 2 » depuis le début de la manche et que la suite du parcours impose le passage d'une crête sous le vent où les conditions seront vraisemblablement encore plus fortes, n'attendez pas d'y être. Appelez spontanément le DE et dite lui « niveau 3 ».

Remarques technique :

ATTENTION lorsqu'un pilote accepte de faire partie du CdS, il s'engage auprès de tous à assurer son rôle car de lui dépend en partie la sécurité indirecte des autres pilotes. Avoir une radio éteinte par négligence ou une radio en panne ou déchargée est inadmissible.

Il va de soi que ce dispositif basé sur le « fair-play » et les compétences humaines a ses limites et n'est pas infaillible. Il ne doit pas être une source de polémique : un comité a pour rôle de s'exprimer selon des convictions propres. Ce n'est pas le CdS qui prendra la décision finale mais bien le DE (ou a défaut le DT) en fonction de ce qu'ils auront eux-mêmes intégrés de la somme des informations dont ils disposent. Enfin, rappelons que les pilotes restent les seuls responsables de leurs vols et de leurs décisions personnelles.

### Cas d'urgence

Lorsqu'un pilote est posé et quelque soit l'endroit, il doit replier IMMEDIATEMENT son parapente. Un parapente au sol non rassemblé ou non replié signifie :

“J'AI BESOIN DE SECOURS”



## Cahier du compétiteur parapente

Le pilote qui vole à proximité d'un parapentiste en difficulté doit :

- dans un premier temps avertir par tous les moyens le DE, ou a défaut les autres pilotes.
- Dans un deuxième temps venir en aide s'il juge qu'il peut porter assistance sans se mettre lui-même en danger.
- Le Jury appréciera le mode de compensation du score du pilote qui aura porté secours.

### Zones de vol réglementées ou interdites

Le parapente est régi par les règles du vol à vue qui restent bien entendu valables en compétition. L'espace aérien réglementé doit être scrupuleusement respecté au cours des épreuves de vol libre. Il relève de la responsabilité individuelle des pilotes de respecter les limites établies.

Les organisateurs d'épreuves ont pour obligation de rappeler aux pilotes engagés sur leur épreuve quelle sont les spécificités et les règles d'utilisation de l'espace qui sera potentiellement couvert par la manche. Dans un souci de sécurité, d'écologie et de respect des règles certaines zones peuvent être déclarée interdites par les organisateurs. Ces interdits impliquent alors des contrôles qui nécessitent une obligation de moyen et de procédure de la part des pilotes (en clair être capable de fournir les données GPS demandées). Le logiciel mis à disposition des organisateurs par la FFVL intègre la possibilité de contrôler les trajectoires.

Lorsqu'un organisateur définit une ou plusieurs zones comme étant interdite, il est de la responsabilité du pilote de prouver au moyen de sa trajectoire enregistrée qu'il n'est pas allé et n'a pas pu pénétrer dans la (les) zones interdites. La règle permettant aux pilotes d'éteindre les GPS (économie de batterie) est donc caduque dans ces cas précis.

Les pilotes participants à la Coupe Fédérale de distance sont évidemment soumis aux mêmes obligations.

### Annulation

Les pilotes "relaient" la décision d'annuler ou d'arrêter la manche en faisant et maintenant les oreilles, afin d'alerter les pilotes "sourds".

### Communication tactique

Aucun moyen de communication à but tactique n'est autorisé pendant l'épreuve : les pilotes ne sont autorisés à échanger aucune information pouvant améliorer leur cheminement ou leur décision.

### Sécurité en l'air ou à proximité du sol

Les évolutions dangereuses pour les autres compétiteurs ou le public sont interdites.

### Franchir une ligne d'arrivée



## Cahier du compétiteur parapente

Objectif du pilote et conseils :

Le pilote doit s'efforcer de survoler la ligne d'arrivée physique.

S'il arrive très haut et qu'il passe sans le savoir, légèrement en décalage par rapport à la ligne physique, la ligne virtuelle gérée par le logiciel de contrôle permettra de bien valider son arrivée sans perte de temps pour le pilote. Il est conseillé au pilote de continuer à voler sur la même trajectoire pendant dix secondes après avoir franchi l'axe de la ligne.

### Pointage sécurité

- Si un pilote décide de ne pas voler, il doit en informer l'organisation dans les meilleurs délais : idéalement avant le départ de la manche.
- Si un pilote décide de quitter la compétition, il doit en informer l'organisateur qui le supprimera de la liste des pilotes inscrits.
- Dans les deux cas que nous venons d'exposer, « informer l'organisateur » ne signifie pas glisser à l'oreille d'un assesseur que vous « risquez de ne pas voler ». Lorsque votre décision est prise, votre communication doit être claire et vous devez vous assurer que l'information est ou sera bien transmise à la personne en charge du pointage.
- Une fois posés tous les pilotes inscrits doivent impérativement pointer le plus tôt possible après leur atterrissage. L'idéal est le pointage physique (en personne au PC).
- Dans le cas d'un posé lointain qui a l'évidence entraînera un délai avant récupération et retour, le pilote doit joindre l'organisation dans les meilleurs délais pour signaler qu'il est posé et sain et sauf. Pour cela le pilote peut utiliser tout les moyens techniques parmi ceux qui auront été annoncé comme pris en compte techniquement par l'organisation : au minimum un téléphone fixe, un ou plusieurs n° de téléphones mobiles, SMS (avec accusé de réception).

Vous noterez que dans la plupart des cas, le fait d'avoir joint une navette pour bénéficier d'une récupération ne doit pas être considéré comme un pointage anticipé. Si cela représente évidemment un premier contact avec l'organisation, un appel spécifique au n° servant officiellement au pointage reste nécessaire.

L'absence de pointage sécurité est une faute très grave, qui entraîne des sanctions sportives importantes.

**L'heure limite de pointage sportif** est fixée lors du briefing. Elle tient compte et s'adapte aux éventuels délais de récupération.

### Réclamations

La règle - Lorsque les résultats sont provisoires, les réclamations pour une épreuve doivent être présentées par écrit auprès du directeur d'épreuve dans un délai d'UNE HEURE après l'affichage des résultats provisoires. Les réclamations tardives (pointages contestés) peuvent ne pas être acceptées au-delà de ce délai.



## Cahier du compétiteur parapente

Commentaires - Le mot réclamation est souvent un peu fort pour qualifier ce qui dans la majorité des cas est une simple demande d'ajustement (relative aux résultats, à leur calcul,...). Souvent une réclamation se traduit par une prise de contact avec le DE ou la personne en charge des résultats. Il est nécessaire qu'elle soit réalisée par écrit pour : être précise, consiste, ne pas être perdue et traitée dans les meilleurs délais.

### Règles de l'air

#### Priorités

Règle - Les pilotes doivent respecter les règles de priorité en usage. En outre, le présent règlement s'applique dans le respect des règles de l'air. En particulier, le vol dans les nuages est interdit. En cas de non-respect, des pénalités seront appliquées au contrevenant.

#### Le vol dans les nuages est interdit

Le vol dans les nuages est un problème chronique de notre activité. Son interdiction est liée à la législation mais aussi et surtout aux dangers fondamentaux qu'il implique. Certains pilotes continuent fréquemment de pénétrer dedans. Faire un gain délibéré pour bénéficier d'une altitude supplémentaire donc d'un avantage substantiel relève de la pure tricherie. Beaucoup de pilotes ont une attitude ambiguë. Ils jouent effectivement avec les limites. La règle implicite qui prédomine, souvent revendiquée est : *"je n'étais pas dans le nuage car j'avais toujours le sol en visuel"* ou *"tant que je vois encore le sol, j'accepte de fréquenter les barbules et de monter dedans"*; *"si je ne vois plus le sol, je fais les oreilles pour en sortir et pour montrer ma volonté de ne pas profiter du nuage"*. Avec de tels points de vue les pilotes ne se sentent pas fautifs. Dans leur esprit ces comportements sont acceptés! Or, de telles "pseudo-règles" sont fausses, dangereuses, inéquitables. Elles sont la porte ouverte à des comportements de tricherie flagrante car on peut transcender à volonté les limites puis clamer sa bonne foi...

Exemple: "je voyais le sol quand je me suis fait aspirer". Le pilote est ressorti une centaine de mètres plus haut sur le flanc du nuage, dans la direction de la balise suivante, mais il avait fait les oreilles comme pour dire *"je n'ai pas voulu monter, cela s'est fait malgré moi"*.

Or s'arrêter juste sous les barbules finit par pénaliser les pilotes honnêtes qui, après s'être fait léser plusieurs fois finissent eux même par adopter la "pseudo-règle" décrite plus haut.

Un certain nombre de cas particuliers doivent aussi être gérés comme :

- Les gains sur le flanc du nuage : le pilote monte plus haut que la base du nuage sans pour autant pénétrer à l'intérieur.
- Les aérologies produisant plusieurs hauteurs de plafond: le pilote quitte l'ascendance à la base des barbules puis plane vers/autour/au-dessus d'un autre nuage.

Dans tout ces cas particuliers il peut ne pas y avoir eu « volonté » de tricherie et pourtant le pilote peut ne plus être visible du sol ou de la position d'un autre parapentiste.



## Cahier du compétiteur parapente

*Alors quelle est la solution ?*

- Un pilote doit s'arrêter de spiraler suffisamment tôt avant d'arriver aux barbules pour anticiper une éventuelle aspiration et partir de la zone ascendante.
- En cas d'aspiration violente ou si un nuage se forme sous le pilote. Ce dernier doit avant tout se concentrer sur la sécurité en adoptant un cap cohérent : latéralement vers une zone dégagée (vers l'extérieur du nuage). En cas de présence d'autres voiles à la même altitude prise simultanément par le nuage, il est dans la plupart des cas nécessaire de continuer sur son cap afin de minimiser le risque de collision. Il est possible de garder son cap tout en faisant les oreilles. Toute autre manœuvre de descente rapide comme des 360° ne doit être entrepris qu'en espace clair.
- Si ces manœuvres sont inefficaces, s'il monte dans le nuage aux oreilles, le pilote est fautif, il aurait dû prévoir le phénomène et arrêter de spiraler plus tôt.

**Retenons que :**

Les pilotes doivent être très attentifs en arrivant à proximité des nuages. Ils doivent procéder par anticipation pour : garantir leur propre sécurité et celle des autres.

Il est à la charge d'un pilote (ou plusieurs) accidentellement aspiré(s) dans un nuage de manifester sa (leurs) volonté de ne pas tricher en redescendant rapidement à l'altitude des autres compétiteurs. Si la traversée malencontreuse d'un nuage fait prendre de l'avance, de retour dans une zone dégagée, il doit faire demi-tour et venir rejoindre les concurrents attardés qui ont eux pris des dispositions pour éviter le nuage.

Le pilote souhaitant prouver sa bonne foi doit cependant en priorité avoir un comportement garantissant sa sécurité et celle des autres (perdre de l'altitude en ligne droite et avec un cap diminuant le risque de collision).

Il doit aussi agir pour que sa trace GPS soit sans ambiguïté (elle doit montrer des caps et des durées qui prouvent que le pilote a désiré s'auto-sanctionner - au minimum proportionnellement au gain dont il aurait bénéficié en pénétrant dans le nuage).

Même si cette perte volontaire d'altitude et de temps ne permet pas d'absoudre complètement l'erreur de vol grave de s'être laissé « prendre » par un nuage, elle constitue néanmoins une circonstance atténuante qui devrait être accueillie positivement par les pilotes plaignants et le directeur d'épreuve.

**Savoir voler avec les autres**

La nature de la compétition engendre chez les pilotes de la motivation, de la concentration mais aussi souvent du stress de la nervosité et parfois même de l'agressivité.

L'aspect concret des manches implique souvent une certaine promiscuité pour les pilotes : au sol (dans l'attente du décollage) et dans les grappes, la proximité des autres concurrents est une source de stress réelle. Il relève de la responsabilité des compétiteurs de conserver en toute circonstance un comportement calme, courtois et responsable.

Au sol :



## Cahier du compétiteur parapente

Les organisateurs s'efforcent de définir un timing et une procédure de décollage compatible avec l'espace et la manche définie. Malgré ces efforts il va de soi que le choix du moment de décollage reste une préoccupation forte des pilotes, en particulier en cas de « temps mini »

Un certain nombre de comportements tacites, non présents dans les règles officielles se sont développés avec le temps dans le monde de la compétition. Cette culture « du décollage » s'apprend et se respecte.

Sans être exhaustif :

Une fois la voile préparée par un pilote, celle-ci peut être placée à proximité de la zone de décollage en respectant l'espace de cette dernière. L'antériorité du placement d'une aile prime : on se place à la queue. Un organisateur expérimenté ordonne correctement l'espace et place le cas échéant des portes d'entrées qui doivent elles aussi être respectées.

Les pilotes suivent leur tour, ne poussent pas et respectent le matériel des autres. Les comportements contraires peuvent être sanctionnés par l'organisateur.

En l'air :

La grappe thermique est une spécificité de la compétition en vol libre. Un très grand nombre de pilotes peuvent et doivent être capables de spiraler harmonieusement même lorsque les conditions ne sont pas propices. Tout est une question d'adaptation et de partage équitable. Prendre « la seule bulle » n'est possible que si on a l'espace pour le faire.

- On vient tangenter une grappe lorsqu'on l'intègre,
- On ne coupe pas le thermique,
- On ne fait l'intérieur que lorsqu'on en a la place,
- Dans la compression verticale, les pilotes montant dans les pieds impriment le sens de rotation (et non l'antériorité que peuvent revendiquer les premiers spi-rôleurs).

### Pilotage

Les pilotes de vol libre savent que la voile qu'ils utilisent influe grandement sur leur performance en fonction de ses qualités de vol. Certaines d'entre elles planent mieux, et ont un meilleur rendement en thermique. À cause de cela, certains sont tentés d'utiliser un modèle certes plus performant mais aussi plus difficile à maîtriser. Cette problématique est l'une des plus difficiles à résoudre. Elle appelle à de la sagesse de la part de chacun. Vous avez l'obligation morale par rapport à vous-même et par rapport au monde de la compétition de choisir un modèle de voile adapté à votre niveau.

Il en est de même par rapport à vos capacités sous une aile : prenez conscience avec objectivité de votre niveau réel et donc de ce que vous pouvez vous permettre de faire avec le modèle que vous avez choisi. Tenir sa voile au-dessus de sa tête est une chose, la maîtriser une fois qu'on est sorti du domaine de vol en est une autre.

Il est aujourd'hui évident que l'efficacité en vol peut se considérer sous deux aspects distincts : votre capacité à gagner en faisant des choix tactiques et stratégiques est une chose. Mais être performant dans ce domaine ne fait pas de vous un pilote complet. Il est aussi nécessaire de s'exercer en parallèle au pilotage de l'aile pour développer un répertoire de réponses gestuelles compatibles avec l'engagement que vous avez lors des épreuves.



## Cahier du compétiteur parapente

### Acceptation des règles, comportements abusifs, sanctions

Règle - Tout compétiteur dont le comportement sportif, l'attitude verbale ou physique sera jugée par le Jury déloyale ou abusive, sera éliminé de la compétition. Il pourra en outre encourir des sanctions de la FFVL pouvant aller jusqu'à l'exclusion définitive.

Par le fait de son engagement, chaque pilote adhère sans restriction au présent règlement, lequel remplace celui de l'année précédente. Entrée en vigueur dès parution de ce règlement.

### Lutte contre le dopage

Comme toutes les autres disciplines sportives, notre activité est soumise par la Loi Française aux règles de la lutte contre le dopage.

Concrètement, lorsque vous pointez après la manche, arrivé au but ou non, vérifiez qu'un contrôle anti-dopage n'est pas en cours sur la compétition à laquelle vous participez : vous devez vous rendre auprès du médecin désigné par la J & S le plus rapidement possible, si vous figurez sur la liste des pilotes à contrôler.

En cas de refus de vous soumettre au contrôle, ou en cas de contrôle positif, les sanctions sont sévères (jusqu'à 3 années de suspension de compétition, avec extension possible à d'autres fédérations).

En conclusion, lorsque vous consultez votre médecin traitant, même pour une grippe ou un simple rhume, signalez-lui votre statut de sportif, des médicaments anodins peuvent comporter des doses de produits non autorisés.

### Licence FAI

Elle est indispensable si :

- Vous devez participer à certaines compétitions à l'étranger, et notamment celles inscrites au Calendrier de la F.A.I. (Championnat du Monde ou d'Europe, Coupe du Monde).
- Vous souhaitez faire partie du classement international maintenu par la FAI (cumulant l'ensemble des épreuves dites de catégorie 2).

Remarques :

- la participation en nombre important des pilotes français à ce classement augmente proportionnellement la position de la France au classement des nations. Cela a un effet direct sur le nombre de place dont nous disposons lors des Championnat d'Europe et du Monde.





## Cahier du compétiteur parapente

- Afin d'augmenter son rang dans le classement des nations, au cours de chaque saison, la FFVL inscrit un certain nombre de ses épreuves A et son Championnat de France en catégorie 2 auprès du CIVL. Pour que les points marqués soit maximum, il est nécessaire qu'un nombre important de manches soit validées. C'est pourquoi lors de l'inscription des épreuves de catégorie 2 il nous arrive de cumuler plusieurs épreuves A pour les présenter comme un seul événement constitué d'étape. Les épreuves A inscrite en catégorie 2 seront annoncée aux pilotes sur la liste de diffusion email A.

La licence FAI est gratuite.

Pour l'obtenir :

- photocopie de votre licence FFVL de l'année en cours
- 2 photos d'identité

A adresser à la FFVL qui fera suivre au Conseil National des Fédérations.