



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

CIRCUIT PRÉCISION D'ATTERRISSAGE 2018

6 compétitions inscrites au [Calendrier fédéral](#)

24 et 25 mars – CDVL de Lozère – site Ispagnac / Paros - Ligue Occitanie

7 et 8 avril – Les Migrateurs – site d'Amponville – Ligue PIDFC

16 et 17 juin – Markstein Airways Maw – Ligue Grand Est

30 juin et 1^{er} juillet – Asul vol libre - Sapeney

7 et 8 juillet – Vol de pente « Les Aigles » - La Serre Volante

1^{er} et 2 septembre – Alerions Lorraine VL – Championnat de France

Les inscriptions pilotes se feront sur le site fédéral à partir du **15 février**.

Voici quelques informations supplémentaires qui devraient vous permettre de vous glisser facilement dans la peau d'un organisateur d'épreuve nationale de PA.

Les compétitions peuvent se dérouler sur toute l'année, sachant qu'après le championnat de France (début septembre), les résultats seront pris en compte pour la saison 2019 dans le cadre d'un classement permanent.

Dans le cahier des charges, il est mentionné l'obligation de la présence de 3 juges dont un qualifié en plus d'un DE. Le calendrier des formations de juges sera établi fin janvier en fonction des demandes. Il existe déjà une quinzaine de juges qualifiés que vous pouvez solliciter (liste fournie sur demande). Des formations de juge pendant les compétitions pourront également être organisées.

Concernant le matériel, des cibles seront disponibles sur simple demande (cible de 3m * 3m), il suffira de compléter ces cibles par des tracés au sol (plâtre ou peinture) ensuite un décamètre et le tour est joué.

Pour les épreuves de PA nationales, seul le BP est requis (pas de BPC ni de carte compétiteur nécessaires).

S'agissant de l'accueil et du cadre général (site de décollage ou treuil, site d'atterrissage, gestion des résultats...), nous vous renvoyons sur le cahier des charges.

Une compétition de PA est vraiment ce qu'il y a de plus simple à organiser et si toutefois vous hésitez, alors contactez-nous et nous trouverons ensemble la meilleure solution.

Marc NOSSIN

Président de la Commission Compétition Parapente.

Joël Amiable

Conseiller Technique National.

CAHIER DES CHARGES POUR L'ORGANISATION D'UNE COMPÉTITION DE PRÉCISION D'ATTERRISSAGE

Ressources humaines :

Un nombre minimum de personnes sera nécessaire à l'organisation d'une compétition de PA en fonction du nombre de pilotes inscrits. Par expérience et selon le moyen de mise en vol, il est conseillé de limiter le nombre de participants à 30 sur site naturel et 40 si mise en vol au treuil (à ajuster si plusieurs treuils).

Direction d'épreuve :

- 1 directeur d'épreuve qualifié pouvant également être juge.

Une équipe de 3 juges à minima, dont au moins 1 juge qualifié.

Attention : pour valider la compétition, la présence d'un juge qualifié est obligatoire. Si vous ne disposez pas de juge qualifié dans votre club, vous pouvez soit solliciter un juge PA, soit demander à un de vos adhérents de participer à une formation de juge PA qui sera organisée en début d'année 2018). Les autres juges sont « juges assistants ».

- 1 starter au décollage.

Logistique :

- Si le décollage se fait depuis un site naturel, le nombre de pilote de navette se relayant sera essentiel. Il faut calculer le temps d'une rotation type sur votre site (temps du chargement des ailes + montée + déchargement + descente) et évaluer quel débit de pilotes pourra être remonté au décollage en fonction du nombre de navettes (pour éviter au maximum les temps morts et sachant que l'idéal est de faire décoller un pilote toute les 1min30s). Si le décollage se fait au treuil, alors il faudrait prévoir suffisamment de treuils et de treuilleurs pour larguer un pilote environ toutes les deux minutes, à une altitude d'au moins 100 mètres. Les treuils devront être aptes à l'utilisation prévue (débit - fiabilité - sécurité), suffisamment nombreux (prévoir la possibilité d'une panne) et devront être réunis par l'organisateur (qui pourra s'appuyer, en cas de besoin, sur les conseils de la commission treuil de la FFVL).

- Une aire d'atterrissage bien dégagée (notamment d'une éventuelle piste de treuil), avec une cible bien identifiée et des indicateurs de vents installés par l'organisation (1 à 2 manches à air et plusieurs "flammes" autour et à proximité de la cible et près du sol).

- Une salle couverte permettant d'accueillir ou d'abriter les pilotes, si possible à proximité de la cible et de la zone de départ, disposant d'Internet (si la 3G ne passe pas).

- Un abri permettant à un juge de s'asseoir et de saisir les performances sur un ordinateur.

Autres prestations appréciées :

- Petit déjeuner le matin du samedi et du dimanche,
- Panier repas à midi pour les pilotes et l'organisation,
- Repas/barbecue le samedi soir (possibilité de rendre le barbecue payant et facultatif mais ce serait dommage),
- Pot sans alcool à la remise des prix.

La compétition sera inscrite par le président du club au calendrier fédéral (site FFVL) avec pré-inscriptions requises. À l'issue de la compétition, les résultats seront également déclarés sur le site fédéral.

REGLEMENT POUR LES COMPETITIONS DE PRECISION D'ATTERISSAGE

Ceci est le règlement général des compétitions de précision d'atterrissage organisées au sein des ligues. Ces épreuves, si elles sont validées, seront prises en compte pour le classement permanent et 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 2 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.

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

2 – Organisation :

- Un directeur d'épreuve qualifié pouvant être également juge.
- 3 juges dont 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. Ce point de règlement étant à l'étude, nous vous demandons de vérifier ce point dans le règlement 2018. 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. 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 de 100 mètres.

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 :

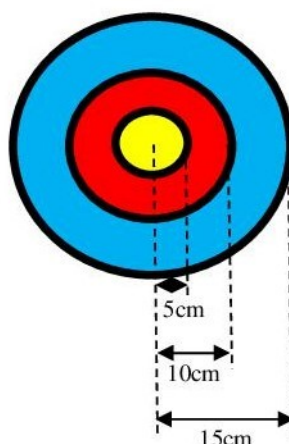
- La vitesse du vent, qui ne devrait pas dépasser la limite définie pour la manche pendant la durée de 30 secondes ayant précédé le posé sur la cible par un concurrent. La vitesse de vent maximale est 7m/s. Seule la composante de vent horizontale est prise en compte.
- Masquage ou manque de sécurité 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.