



RÈGLEMENT FFVL 2023 PARAPENTE POUR LA PRÉCISION D'ATTERRISSAGE

Table des matières

1.	Paramètres généraux des compétitions.....	2
2.	Organisation	2
3.	Pilotes.....	2
4.	Épreuve	2
4.1	<i>Cible</i>	2
4.2	<i>Indication du vent</i>	3
4.3	<i>Suspension ou arrêt d'une manche</i>	3
4.4	<i>Séparation des pilotes en l'air</i>	3
4.5	<i>Hauteur de vol nécessaire pour une tentative</i>	3
4.6	<i>Espaces de vols réglementés</i>	3
4.7	<i>Suspension d'un pilote</i>	4
4.8	<i>Nouvelle tentative dans une manche</i>	4
5.	Performance	4
5.1	<i>Mesure</i>	4
5.2	<i>Scores individuels finaux</i>	5
6.	Podiums	5
7.	Matériel autorisé ou requis.....	5
7.1	<i>Parapente et sellettes</i>	5
7.2	<i>Radio</i>	6
7.3	<i>Casques</i>	6
7.4	<i>Parachute</i>	6
7.5	<i>Chaussures</i>	6
7.6	<i>Dispositif de trainée</i>	6
8.	Juges et décision des juges.....	6
8.1	<i>Juges</i>	6
8.2	<i>Vidéo</i>	6
9.	Réclamations et protestations.....	6
10.	Organisation	7
10.1	<i>Procédure de candidature et d'attribution</i> :.....	7
10.2	<i>Pour le championnat de France, la candidature inclus à minima</i> :.....	7
10.3	<i>Durée</i>	7
10.4	<i>Prestation attendue de l'organisation</i>	7
10.5	<i>La FFVL pour sa part assume</i>	7
10.6	<i>Services supplémentaires conseillés faisant parfois l'objet d'un surcoût de l'inscription</i> ... 8	8

1. Paramètres généraux des compétitions

Validité d'une compétition : au minimum 1 manche et au maximum 10 manches avec un minimum de 8 pilotes inscrits et participants.

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 d'Épreuve et de la sécurité).
- Un Chef Juge (les rôles de DE et de Chef Juge pouvant être confondus)
- Un scoreur chargé de consigner par écrit les performances annoncées par les juges et de faire signer chaque pilote pour sa performance réalisée.
- 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.

Pour le championnat national et les compétitions de CAT 2 FAI, un jury chargé de traiter les protestations, est formé avant le début de la compétition. Ce jury est composé de 3 membres :

- 1 des juges, élu par les juges,
- Personnes désignées par l'organisateur

3. Pilotes

Ils doivent être titulaires du Brevet de Pilote (BPC et carte de compétiteur pour le championnat de France et d'une licence FAI pour les compétitions de CAT 2), avoir une licence FFVL valide.

Les inscriptions se font en ligne sur le site FFVL, avant l'épreuve.

Les inscriptions sur place seront possibles suivant décision de l'organisateur

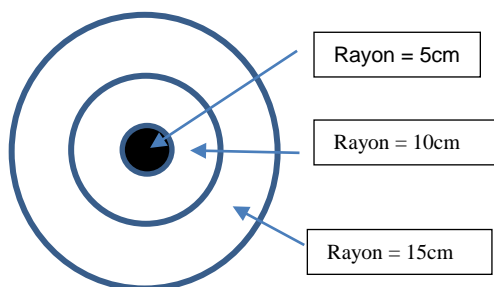
4. Épreuve

Préalable : Au début de chaque journée, le premier vol pourra être exécuté par un pilote désigné par l'organisateur et non inscrit à la compétition. Ce pilote "ouvreur" permettra au DE d'apprécier les conditions de vol. Le DE pourra également faire appel à l'ouvreur pour la reprise d'une manche interrompue.

4.1 Cible

C'est une surface plane où les performances des concurrents sont mesurées à partir d'un point central. Elle est circulaire et mesure 5m de rayon ou 2m de rayon selon le niveau de la compétition (le rayon est défini au briefing général).

Les cercles peuvent être tracés au moyen de tissus, de bâches, de peinture écologique, de plâtre... La partie centrale doit respecter le schéma suivant :





Hors cas particuliers ; le cercle de 5 cm de rayon sera scoré 0 point, celui de 10 cm = 10 points et celui de 15 cm = 15 points.

Pour le championnat national et les compétitions de CAT 2 inscrites au calendrier de la CIVL, l'utilisation d'une cible électronique est obligatoire. La FFVL possède des cibles électroniques qui peuvent être mises à disposition pour ces compétitions.

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.

4.2 Indication du vent

Une manche à air, très visible, doit être placée 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), 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 **DE** peut 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.

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 toute sécurité. L'intervalle de temps au décollage entre deux pilotes est défini au briefing et peut faire l'objet d'ajustements en cours de manche. 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.

Après le décollage, les pilotes doivent tout mettre en œuvre pour se rendre dans l'aire d'atterrissage afin de réaliser un poser dans un délai raisonnable en respectant les espacements fixés par le starter. Tout manquement à cette règle sera sanctionné par un score maximum (500 ou 200 selon le type de compétition).

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 rejoindre facilement l'aire d'atterrissage et réaliser une bonne approche.

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 dispose 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) signale à la radio que la hauteur minimale est atteinte et ce n'est qu'à ce moment que le pilote peut demander le largage.
- Si le pilote demande ou réalise un largage anticipé et qu'il ne peut pas atteindre 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.

4.6 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 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 de la compétition sur décision du **DE**.

Si une règle d'identification des pilotes concourants est définie par l'organisateur (numéro sur dossard fourni par l'organisateur), chaque pilote s'engage à suivre cette règle sous peine de suspension, ou de score mis à 500 (ou 200 selon le niveau de la compétition) pour la manche en cours.

4.8 Nouvelle tentative dans une manche

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. Si c'est le cas, le pilote devra avoir clairement signalé la gêne qu'il a subi (en remuant les jambes ou en criant) et en venant voir le chef juge dès son posé.
- Problème dans la procédure de largage au treuil suite à une défaillance de l'organisation
- Impossibilité technique pour les juges de faire une évaluation fiable, selon eux.

Si un concurrent estime avoir subi une gêne, il doit signaler clairement qu'il ne tente pas de faire la cible en s'écartant volontairement de celle-ci. Il peut alors demander au **DE**, le droit de recommencer sa tentative dans la manche. Dans ce cas il doit ensuite immédiatement après son posé exposer au chef juge les raisons de son action. Le chef juge en réfère au **DE** qui évalue la demande au regard des causes évoquées de gêne vécues par le pilote et rend son avis au concurrent dans les 5 min qui suivent la demande.

Un pilote qui s'écarterait volontairement de la cible en estimant avoir été gêné n'obtiendra pas systématiquement une nouvelle tentative. Seuls, le chef juge et le **DE** peuvent apprécier la situation.

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

5. Performance

5.1 Mesure

La mesure retenue prend en compte le premier point de contact du pilote avec le sol, avec les pieds uniquement.

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 avec le sol.

En cas d'utilisation d'une cible électronique, 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.

Au-delà de 500 cm (ou 200cm selon le niveau de la compétition), le score est compté comme 500 cm (ou 200cm selon le niveau de la compétition)

Sans utilisation d'une cible électronique, la partie centrale de la cible sera scorée comme décrit au point **4.1**.



L'atterrissage doit être fait sans chute.

Si un concurrent chute à l'atterrissage, il sera pénalisé du maximum de points (500 points pour une cible de 5 m de rayon et 200 points pour une cible de 2 m de rayon).

Pour qu'il y ait chute, il faut que :

- l'évènement se situe entre le premier contact et l'affalement de la voile
- la sellette (hors accélérateur ou repose pied) ou une partie du corps, autre que les pieds, touche le sol.

Si le concurrent se pose pied à plat ou sur ses deux pieds 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.

Après chaque posé le pilote signe sa performance auprès du juge "scoreur". Si le pilote n'est pas d'accord avec la performance inscrite, il en fait part au chef juge et au DE et peut formuler une réclamation (voir art.9).

5.2 Scores individuels finaux

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

Le score final 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 Et ce quel que soit le nombre de manches qui auront été réalisées au-delà de 5.

6. Podiums

Les résultats seront promulgués par un podium classement général mixte et un podium féminin

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

En cas d'égalité dans les scores les pilotes seront départagés en fonction du meilleur résultat dans une des manches (par exemple celui qui a fait un 0 ou 1 s'il n'y a pas de 0, ou 2 s'il n'y a pas de 1 et ...).

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 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 au DE 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 et permettre aux juges la pleine visibilité des pieds du pilote.

Les sellettes Cocon sont interdites.

À tout moment, le **DE** 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 tout au long de la compétition 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 sur 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.

En cas de désaccord éventuel entre les juges, c'est le chef juge qui a la responsabilité de la décision finale.

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 **DE** et le Chef Juge peuvent 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 événement 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...

9. Réclamations et protestations

Si un pilote désire faire une réclamation sur sa performance, il peut le faire oralement avant de signer sa performance, auprès du chef juge qui en référera au **DE**.

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 se fait obligatoirement par écrit et est adressée au jury de la compétition dans un délai d'au maximum 1 heure à compter du moment de la réponse du **DE**. 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 50€ 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.

10. Organisation

10.1 Procédure de candidature et d'attribution :

En fin de saison des appels à candidatures pour l'organisation des compétitions de PA au niveau des ligues et pour l'organisation du championnat national sont diffusés auprès du réseau des organisateurs (clubs, ligues). Les organisateurs intéressés peuvent alors inscrire une compétition au calendrier fédéral : [ici](#)

L'organisateur peut également solliciter une aide financière [ici](#)

Pour le championnat de France et après échanges avec le cadre en charge du dossier, la candidature formelle se fait par le biais d'une lettre envoyée à la présidence de la FFVL (avec copie à la commission compétition parapente).

10.2 Pour le championnat de France, la candidature inclus à minima :

- La structure responsable de l'organisation (club ou école)
- Le nom de l'organisateur (le coordinateur général)
- Le nom du Directeur d'épreuve
- Les sites proposés (site naturel avec zone de décollage et zone d'atterrissage) ou mise en vol au treuil (site retenu avec nombre de treuils)
- Un budget général prévisionnel (des exemples vous seront transmis sur demande)
- Les possibilités d'implantation du PC course
- Le nombre approximatif de bénévoles qui se mobiliseront
- Tout autres éléments importants (programme, composition précise de l'équipe, détails logistiques, plan de médiatisation...) peuvent être évoqués.

10.3 Durée

Une compétition peut se dérouler sur 1 journée.

Le Championnat de France de PA dure au moins deux jours.

10.4 Prestation attendue de l'organisation

- Disposer d'un PC course conforme aux besoins de l'événement : un espace couvert suffisamment grand, accessible aux pilotes (pouvant servir notamment aux briefings) avec un panneau d'affichage pour les briefings
- Gérer les inscriptions (chèques et remboursement) et vérifications (licences, assurances)
- Vérifier que les pilotes mineurs ont une dérogation et sont bien encadrés.
- Une logistique informatique qui puisse traiter les résultats dans la journée.
- Une chaîne de déclenchement et d'organisation des secours.
- Prendre en charge tous les frais des cadres travaillant sur l'événement (déplacement, hébergement, repas).
- Organiser une remise des prix avec invitation des officiels, avec des trophées et/ou lots

10.5 La FFVL pour sa part assume

Suivant possibilité budgétaire, une éventuelle aide financière, définie chaque année au budget de la FFVL, versée sous la forme d'un acompte de 75% au vu du budget prévisionnel et d'un solde de 25% après l'événement au vu du bilan.



10.6 Services supplémentaires conseillés faisant parfois l'objet d'un surcoût de l'inscription

- Des navettes, des remontées mécaniques ou des treuils avec des personnes qualifiées pour les faire fonctionner
- Des casse-croûtes.
- Un dîner collectif, festif et convivial le samedi (surcoût possible notamment pour les accompagnants).