

RÈGLEMENT FBVL 2019 POUR LA PRÉCISION D'ATTERRISSAGE

1 – Paramètres généraux des épreuves

Durée des épreuves : L'organisation lancera le meilleur nombre de manches possible en tenant compte des facteurs suivants : le nombre de pilote inscrits, la météo, la logistique disponible, les contraintes des navettes pour l'accès au décollage, le débit des treuils (quand c'est le cas), au traitement équitable des pilotes, à la zone de posé.

Validité d'une épreuve : une manche pour valider la compétition (3 manches pour le championnat de Belgique), 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 nommée par la FBVL
- 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 les pilotes à chaque 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.

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

Ce jury est composé de 3 membres :

- Un juge élu par les juges, parmi les juges,
- Le **DE**
- Un pilote élu parmi les pilotes.

3 - Pilotes

Le brevet de pilote n'est pas obligatoire mais tous les pilotes doivent être titulaires d'une assurance RC Pilote valable.

Pour être champion de Belgique, le pilote doit être membre FBVL.

Les inscriptions se font par mail 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...

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 idéalement à une hauteur d'environ 3 à 4m au-dessus du sol. 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 avec l'accord du chef Juge.

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 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 **DE**, 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 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, 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 – 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, de la compétition ou du championnat 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 pour la manche en cours.

4.8 – Sécurité

Pour la sécurité, si un pilote se présente trop haut et tente des manœuvres jugées dangereuses pour perdre de l'altitude rapidement (360°, wing over, pumping excessif,...) le chef juge fera usage d'un klaxon et dans ce cas le pilote doit arrêter immédiatement ses manœuvres et reprendre un vol normal. Dans la négative, il sera pénalisé d'un score de 500 pts pour la manche en cours et pourra même être écarté de la compétition.

4.9 - Nouvelle tentative dans une manche

Au cours d'une manche un concurrent peut demander, au **DE**, le droit de recommencer sa tentative dans cette manche s'il estime avoir subi une gêne. Dans ce cas, il doit signaler clairement qu'il ne tente pas de faire la cible en s'écartant volontairement de celle-ci. Il doit ensuite immédiatement 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.

Les causes pouvant induire une demande de nouvelle tentative sont :

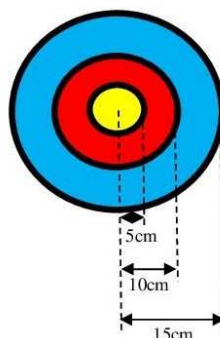
- La vitesse du vent dépassant le maximum autorisé (7 m/s) pendant une durée de 30 sec précédant le posé.
- Masquage ou manque de sécurité à proximité immédiate de la cible : l'accès à la cible était masqué lors de l'approche finale d'un concurrent qui a dû se dérouter à cause de cela.
- Problème dans 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.

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 décamètre 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).

L'atterrissage doit être fait 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 partie du corps autre 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 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.

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.

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}.

En cas d'égalité les pilotes seront départagés en fonction du meilleur classement par manche.

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, 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.

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. 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. 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.

8.2 – Vidéo

Une caméra pourra être utilisée pour filmer les posés des pilotes. Le **DE** et le Chef Juge 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 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. 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 peut le faire oralement dans un délai maximum de 10 min après la signature, auprès du chef juge qui en référera au **DE**.

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 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 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

1. Modalités d'inscription

Dès lors que les inscriptions sont ouvertes, les compétiteurs peuvent se préinscrire par mail à l'adresse suivante : PA@voler.be

L'inscription est confirmée lors de la réception du règlement.

Le règlement de **30€** pour le WE s'effectue :

-Au compte Iban : BE03 2500 2035 0584 avec en communication, votre nom et PA.

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

2. 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.

3. Désistement tardif

En cas de désistement non signalé, au plus tard l'avant-veille de l'épreuve (jeudi 12h00 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 la FBVL.

4. Maintien, annulation

L'annonce est faite le vendredi à 20h 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.

Dans tous les cas, une journée annulée sur place est remboursée aux pilotes présents intégralement ou en tenant compte des frais engagés et justifiés.

5. 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.