



## RÈGLEMENT COMPETITION AMICALE CVLG VOL DE 30' + PRÉCISION D'ATTERRISSAGE

14 ET 15 SEP 2024

### Table des matières

- 1. Paramètres généraux de la compétition
- 2. Organisation
- 3. Pilotes
- 4. Épreuve
  - 4.1 Cible
  - 4.2 Indication du vent
  - 4.3 Suspension ou arrêt d'une manche
  - 4.4 Séparation des pilotes en l'air
  - 4.5 Espaces de vols réglementés
  - 4.6 Suspension d'un pilote
  - 4.7 Nouvelle tentative dans une manche
- 5. Performance
  - 5.1 Mesure
    - 5.1.1 Mesure temps
    - 5.1.2 Mesure cible
  - 5.2 Scores individuels finaux
- 6. Podiums
- 7. Matériel autorisé ou requis
  - 7.1 Parapente et sellettes
  - 7.2 Radio
  - 7.3 Casques
  - 7.4 Parachute
  - 7.5 Dispositif de trainée
- 8. Juges et décision des juges
- 9. Réclamations et protestations
- 10. Généralités <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>

### 1. Paramètres généraux des compétitions

La compétition se déroule sur deux manches, les 14 et 15 septembre 2024 entre 14:00 et 17:00. Les pilotes inscrits doivent accomplir un essai dans chaque manche.

### 2. Organisation

<sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub> Un directeur d'épreuve DE (Directeur d'Épreuve) chargé de consigner par écrit les performances annoncées par les juges et de faire signer chaque pilote pour sa performance réalisée. <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub> Un Juge de temps de vol à l'atterrissage <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub> Un juge de précision d'atterrissage <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub> Un juge starter au décollage. <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>

### 3. Pilotes

Ils doivent être titulaires d'une licence FSVL, FFVL ou FAI valide. Les inscriptions se font en ligne sur le site CVLG, les inscriptions sur place seront possibles jusqu'au 14 septembre 2024 avant 14:00.

### 4. Épreuve

Préalable : Le briefing à 13:30 est obligatoire pour l'intégralité des pilotes avant de rejoindre de décollage. 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.



## 4.1 Cible

C'est une surface plane où les performances des concurrents sont mesurées à partir d'un point central d'un diamètre de 50 centimètres. Elle est circulaire et mesure 10 mètres de rayon. Le cercle central de 50 cm de diamètre sera scoré 0 point puis chaque centimètre compte 1 point jusqu'à un maximum de 1000 points.

L'emplacement de la cible permet l'atterrissage en provenance de toutes les directions. La cible est bien visible en vol. Le positionnement de la cible est au centre de l'atterrissage du CVLG ( N46°09'44" E6°09'29" ).

## 4.2 Indication du vent

3 manches à air, très visibles sont placées à proximité de la cible. Elles seront complétées par 4 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 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.

## 4.4 Séparation des pilotes en l'air

Les concurrents sont aux ordres du starter et disposent d'un temps limité pour se mettre en vol. Les décollages sont autorisés para le starter entre 14:00 et 17:00. Le starter prends note de l'heure exacte du décollage et communique au DE. 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.

En l'air, chaque pilote doit respecter les règles de vol libre et s'organiser pour laisser le concurrent précédent réaliser sa tentative sans être gêné. Après le décollage, les pilotes doivent se rendre dans l'aire d'atterrissage afin de réaliser un poser dans un délai de 30 minutes en respectant les espacements fixés par le starter.

## 4.5 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.

## 4.6 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.



## 4.7 Nouvelle tentative dans une manche

Les causes pouvant induire une demande de nouvelle tentative sont :

- 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 DE dès son posé.

- Impossibilité technique pour les juges de faire une évaluation fiable, selon eux. <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>  
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. Dans ce cas il doit ensuite immédiatement après son posé exposer au DE les raisons de son action et peut alors demander au DE le droit de recommencer sa tentative dans la manche. Le 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, les juges et le DE peuvent apprécier la situation. Dans le cas où le pilote est autorisé à refaire une tentative, c'est le nouveau score qui compte.

## 5. Performance

### 5.1.1 Mesure temps

Le juge starter communique au DE l'heure exacte du décollage, le juge d'atterrissage communique au DE l'heure exacte de l'atterrissage. Chaque seconde en plus ou en moins par rapport au temps de vol idéal compte 1 point. ( exemple: temps de vol 30'46" = 46 points / temps de vol 28'56" = 64 points ) Au delà de 10 minutes le score est compté comme 600 points.

### 5.1.2 Mesure cible

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. Chaque cm entre le centre de la cible et le point de contact compte 1 point, La partie centrale de la cible sera scorée comme décrit au point 4.1 ( exemple: centre de la cible = 0 points / 254 cm = 254 points ) Au-delà de 10 mètres le score est compté comme 1000 points.

L'atterrissage doit être fait sans chute. Si un concurrent chute à l'atterrissage, il sera pénalisé du maximum de points.

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

- - l'évènement se situe entre le premier contact et l'affalement de la voile <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>
- - la sellette (hors accélérateur ou repose pied) ou une partie du corps, autre que les pieds, touche le sol. <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>

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 DE

## 5.2 Scores individuels finaux

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



## 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.

## 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.

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

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 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

Les juges sont désignés au moment de l'organisation de la compétition. Ils travaillent en équipe tout au long de la compétition afin d'assumer l'ensemble des tâches nécessaires au décollage, 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 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 DE 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. Les juges et le DE apprécient tous les problèmes techniques qui surviendraient ou les conditions anormales. Par exemple : une défaillance de l'équipement, 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 DE. Les protestations et leurs réponses sont rendues publiques par le DE. Les décisions du DE sont définitives.

Lorsqu'une erreur dans les résultats relève de la responsabilité de l'organisateur, la correction est faite sans délai.

## 10. Généralités

Le briefing et remise des prix / trophées se tiendront près de l'espace couvert ( buvette ) ou les pilotes et le public auront accès à un panneau d'affichage des résultats provisoires et définitifs. Des navettes gratuites et casse-croûtes seront mises à disposition des concurrents pour accéder au décollage.