

Règlement pour les compétitions "amicales" de Précision d'Atterrissage

1 – Pilotes

Ils doivent être titulaires d'une licence FFVL de l'année en cours.

2 - Épreuve

2.1 – Cible

C'est une surface plane où les scores des concurrents sont mesurés. Elle est circulaire et délimitée par des cercles concentriques tracés au moyen de tissus, de bâches, de peinture écologique, de plâtre... La construction de la cible doit être de nature à faciliter la lecture de la performance par le juge. 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.

2.2 - Indication du vent

Une manche à air ou plusieurs manches à air, très visibles, seront placées à proximité immédiate de la cible. Elle sera complétée par des dispositifs autour de la cible (ex : rubans), eux aussi très visibles et permettant d'évaluer les vents légers de l'ordre de 1m/s.

2.3 - Suspension ou arrêt d'une manche

Le directeur d'épreuve peut suspendre le lancement si les conditions deviennent défavorables ou dangereuses.

2.4 - Séparation des pilotes en l'air

Dans le cas de décollages sur site naturel les pilotes doivent gérer leur hauteur par rapport aux autres concurrents pour accomplir la cible en sécurité. 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.

2.5 - 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.

2.6 - 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.

2.7 – Suspension d'un pilote

Compte tenu de l'exercice à réaliser, le risque de décrochage est important. Le directeur d'épreuve attirera l'attention de tous les participants sur ce risque majeur et pourra écarter définitivement de l'épreuve les concurrents ayant effectué un décrochage lors d'une tentative. De même qu'un pilote qui exécuterait des manœuvres en vol de nature à mettre en danger la sécurité des autres et la sienne, pourra être écarté définitivement de l'épreuve.

2.8 - Nouvelle tentative dans une manche

Le directeur d'épreuve peut autoriser un concurrent à recommencer sa tentative dans une manche s'il constate que celui-ci a subi une gêne dans sa tentative, comme :

- une vitesse du vent excessive (la vitesse de vent maximale est 7m/s),
- un accès à la cible masqué lors de l'approche finale d'un concurrent qui a dû se dérouter à cause de cela,
- une impossibilité technique pour le juge de lire la performance exécutée.

3 – Performance

3.1 – Mesure

La distance est mesurée depuis le centre de la cible et le premier point de contact. Le juge se servira d'un décimètre. Compte tenu du contexte la performance sera évaluée par tranche de 5 cm en prenant l'arrondi le plus favorable pour le concurrent. L'atterrissage doit être fait sur les pieds. Si un concurrent tombe à l'atterrissage, il recevra un score maximum qui dépend du rayon maximum de la cible (pour une cible de 5 m de rayon le score maximum est de 500)

3.2 - Scores individuels finaux

Le score d'un pilote est calculé en faisant la somme de tous les scores obtenus par ce concurrent.

4 – Classements

Les pilotes sont classés en additionnant l'ensemble des performances réalisées durant l'événement. Le pilote totalisant le plus faible cumul est classé premier. En cas d'égalité pour les 3 premières places, les pilotes sont départagés au plus grand nombre de « 0 » réalisés durant la compétition. Et en cas de nouvelle égalité, les pilotes restent au même niveau. Prévoir en fonction des participants un podium individuel féminin et un podium individuel masculin.

5 - Matériel autorisé ou requis

5.1 - Parapente et sellettes

Seuls les parapentes EN-certifiés sont autorisés à voler. Les sellettes doivent également être homologuées. Les ailes doivent être utilisées dans la limite des capacités de vol normales et en fonction des fourchettes de poids préconisées par leur fabricant.

5.2 – Radio

Elle peut être rendue obligatoire par l'organisation sur une fréquence de sécurité définie.

5.3 – Casques

Tous les pilotes doivent porter un casque.

5.4 – Parachute

Les pilotes doivent porter un parachute de secours adapté à leur poids et en état de marche.