

SELECTIONS CHAMPIONNAT DE FRANCE D'U.L.M. CLASSE PARAMOTEUR

REGLEMENT

Préambule

Un règlement sportif est rédigé afin de donner à chaque participant un cadre commun dans lequel ils doivent évoluer.

Tous les pilotes doivent en avoir pris connaissance.

Tout ce qui n'est pas inscrit dans le présent règlement n'est pas de fait autorisé. Le Directeur de Course est la seule personne compétente pour apporter les précisions nécessaires au bon déroulement des épreuves.

Toutes manœuvres consistant à utiliser le présent règlement à des fins autres que sportives pourront être considérées comme une atteinte à l'éthique qui doit animer l'ensemble des acteurs d'une compétition, elles seront donc sanctionnées.

1 - Inscriptions

La compétition est ouverte à toute personne :

- Titulaire d'une licence de la F.F.PL.U.M. (mention compétiteur, c'est à dire ayant fourni un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de l'U.L.M. en compétition), qu'il soit pilote, copilote ou passager.
- A jour de sa cotisation fédérale pour l'année en cours
- En possession d'une assurance en Responsabilité Civile adaptée à la pratique en compétition.
- En possession de la carte et fiche d'identification de son U.L.M. en cours de validité.
- Un pilote peut participer à une ou plusieurs sélections régionales (cela peut servir d'entraînement à la compétition)
- Il n'est pas obligatoire de résider dans la ou les régions organisatrices.
- L'inscription est gratuite.
- La participation au championnat de France ne pourra se faire que dans la classe et catégorie dans laquelle vous aurez été sélectionné.
- Vous pourrez participer au championnat de France avec un matériel différent, il vous suffira d'informer les organisateurs.
- Les catégories sont :
 - le décollage à pied monoplace
 - le décollage à pied biplace
 - le décollage chariot monoplace
 - le décollage chariot Biplace

2 – Critère de sélection et procédure:

- Sont qualifiés d'office, à condition d'envoyer le dossier d'inscription avant le 15 avril : les membres du groupe France et les dix premiers du championnat de France de l'année précédente dans les différentes catégories.(dans l'esprit sportif il est souhaitable que les pilotes participent aux sélections, comme concurrents, ou encadrement)
- Seront qualifiés, au minimum 1 pilote par catégorie, par région administrative. (code club faisant foi ou adresse du domicile et dossier contre signé par le président du comité régional)
- D'autres pilotes sortiront des qualifications jusqu'à ce que l'on obtienne un nombre cohérent de pilotes pour un bon déroulement des championnats de France.
- Le nombre de point acquis, servira de base pour vous sélectionner, et en cas de litige les temps pris sur les parcours de maniabilité seront pris en compte.
- La sélection se fera sur les mêmes épreuves avec des conditions météo sensiblement identiques sur les 4 grandes régions.
- Les dossiers d'inscriptions pour le championnat de France seront remplis lors de ces rassemblements. A l'issue des 4 sélections régionales durant la deuxième quinzaine du mois de mai un courrier vous sera adressé pour vous confirmer ou non votre qualification au championnat de France.

3 - Accessoires - Sanctions – Assistances

Le port du casque est obligatoire

L'emport d'un parachute de secours en état de fonctionnement sont vivement recommandé.

Une paire de chaussures adaptées à l'activité est obligatoire pour le décollage à pied.

Tout concurrent ou assistant qui aura une attitude dangereuse ou de nature à troubler le bon déroulement de la manifestation au sol ou en l'air pourra être pénalisé, disqualifié ou radié par le Directeur de Course.

L'assistant ou accompagnateur d'un concurrent doit se conformer aux prescriptions du directeur de course il est sous la responsabilité du concurrent.

Pendant l'épreuve (qui commence au moment où le 1er pilote est prêt à décoller et se finit au moment où le dernier pilote est posé et sort du terrain), l'assistance est interdite le Directeur de Course est le seul à pouvoir définir les conditions d'intervention d'une éventuelle assistance.

Ceci pour des raisons de sécurité mais également d'éthique de la pratique. Les seules aides possibles seront apportées par les commissaires ou les personnes autorisées par le directeur de course.

4- LE PILOTE

4-1 :Responsabilité du pilote

Le concurrent décolle, atterrit et vole sous sa seule responsabilité. Il est libre, à tout moment, de choisir de décoller ou non, et est tenu d'analyser les conditions météorologiques, les évaluer par rapport à ses capacités et celles de son matériel, afin de prendre ses propres décisions.

Il est également obligé de voler avec la plus grande prudence, d'être vigilant à la circulation aérienne, à l'évolution des conditions de vol et d'atterrir, si à son avis, les conditions présentent un quelconque danger. A l'atterro, prévenir par tél le DC ou un membre de l'organisation

4-2 : Le pilote doit respecter les indications du Directeur de Course et s'y conformer. Aucun trouble ou gêne dans l'exécution ou la réalisation des indications du Directeur de Course ne sera accepté. Tout désaccord doit systématiquement suivre la procédure des réclamations.

Le pilote a le devoir de respecter, outre les membres de l'organisation, ses concurrents directs et de collaborer au bon déroulement des épreuves.

4-3 :État physique et mental

Le pilote ne doit pas voler s'il souffre d'une anomalie physique ou mentale incompatible avec le vol. Il ne doit pas voler s'il se trouve sous l'emprise de drogue, d'alcool ou de médicaments. Le Directeur de Course avec avis du médecin fédéral, écartera de la compétition un pilote qui se trouve dans une de ces situations.

Avant de voler, le concurrent doit informer le Directeur de Course d'une quelconque lésion, blessure, drogue ou médicament qui pourrait affecter la sécurité du pilote ou influencer sur son efficacité en vol.

5. DEFINITION

L'identification obligatoire de l'aéronef fait office de numéro de compétiteur.

5-1 :Paramoteur décollage à pied

Le paramoteur est un planeur ultra-léger motorisé, composé d'un parapente et d'un Groupe Moto - Propulseur (G.M.P.) Le décollage et l'atterrissage se font à pied, grâce seulement à l'énergie et l'utilisation des jambes du pilote.

5-2 :Paramoteur chariot

Le paramoteur chariot est un planeur ultra-léger motorisé, composé d'une voilure souple sans parties rigides et d'un chariot à roues équipé d'un Groupe Moto - Propulseur (G.M.P.) Le décollage et l'atterrissage se font en roulant.

5-3 :Le Paramoteur

Le Paramoteur doit être en état de voler en sécurité. Le Directeur de Course (DC) peut, à tout moment, lors d'une compétition, contrôler parapente et interdire le vol si celui-ci présente un risque.

Il est interdit de changer de Paramoteur durant une compétition. Dans le cas d'une réparation, les parties à changer devront exactement correspondre aux caractéristiques initiales du constructeur. Chaque détérioration doit être communiquée au DC avant même de procéder à sa réparation.

Toute modification sur le parapente , (aile, suspentes ou élévateurs) doit être signalée au D.C. et reste sous l'entière responsabilité du pilote.

Toute modification autorisée par le D.C sera annoncée à tous les pilotes au briefing suivant.

5-4 :Le réservoir

Le ou les réservoirs doivent être fixés et en place durant toute la compétition.

6. DECOLLAGE

Concernant les décollages : Si le D.C. estime que le retard occasionné par des échecs au décollage est préjudiciable aux pilotes suivants il pourra modifier l'ordre de départ du fautif. Si le D.C. estime que les échecs au décollage sont volontaires il pourra, après un avertissement, exclure le pilote de la manche. Si le D.C. estime qu'un concurrent, ayant subi plusieurs échecs, n'est plus en mesure de décoller dans des conditions raisonnables de sécurité, il pourra l'écarter de l'épreuve. Dans ce cas le compétiteur ne marquera pas de point.

Le terrain de décollage est une zone de 100m *100m pour un maximum de 30 pilotes, au-delà il faut prévoir un deuxième terrain. Les zones de décollage et d'atterrissage sont clairement définies lors du briefing général. Des adaptations liées aux spécificités du terrain d'accueil peuvent être demandées par le D.C.

6-1 : Décollage dans un ordre prédéfini :

Un ordre de décollage est défini au briefing

La cadence des décollages est visée par le Directeur de Course ou le commissaire désigné et chargé de cette fonction.

Dans ce cas d'épreuve chaque échec au décollage sera pénalisé.

6-2 : Décollage sur ordre du commissaire :

Pour le bon déroulement de l'épreuve le Directeur de Course peut exiger un décollage cadencé sur ordre des commissaires.

En cas d'échec le pilote pourra être sanctionné

7. Epreuves :

Dans chaque épreuve nous aurons 1 déco , une mania, et une PA .

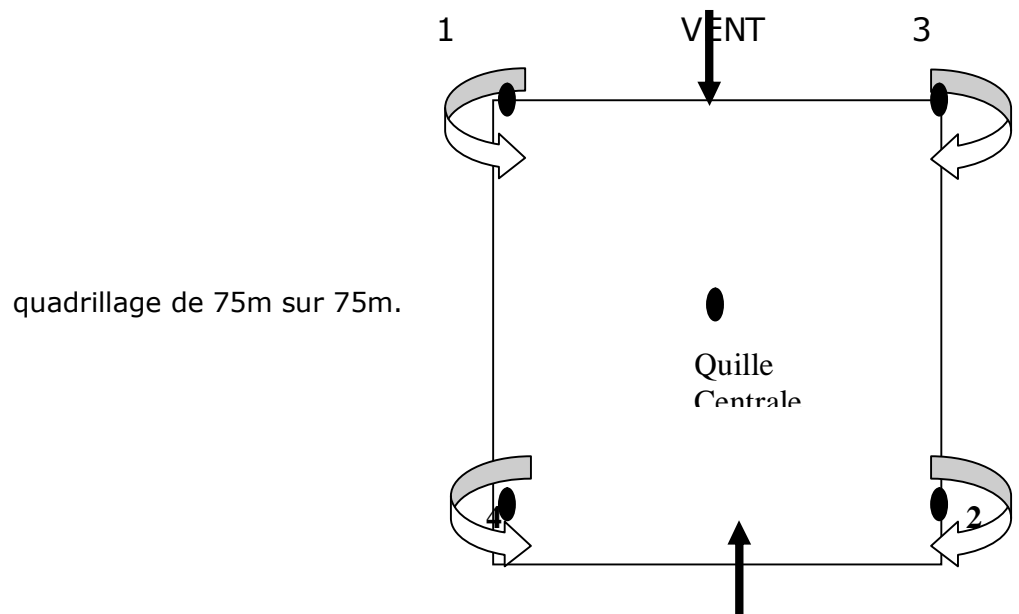
7-1 MANIABILITE 1

But:

Contourner et taper des piquets selon l'ordre des numéros sur un circuit défini en un minimum de temps.

Principe:

5 quilles de 2 m de haut sont disposées selon le schéma suivant.



Le pilote entre dans le parcours face au vent et touche la quille centrale (il déclenche alors le chronomètre)

Le pilote doit alors contourner la quille 1 par la gauche et revenir toucher la quille centrale

Le pilote doit alors contourner la quille 2 par la droite et revenir toucher la quille centrale

Le pilote doit alors contourner la quille 3 par la droite et revenir toucher la quille centrale

Enfin le pilote doit contourner la quille 4 par la gauche et revenir toucher la quille centrale pour arrêter le chronomètre.

Pour valider son parcours, le pilote doit toucher la quille centrale avec son corps (pieds, jambe, main, bras..) les quilles 1, 2, 3 et 4 doivent être clairement contournées par le corps du pilote pour les quilles 2 et 3, anti horaire pour les quilles 1 et 4.

Le pilote a 3 essais pour déclencher le chronomètre à la quille centrale et 3 essais pour l'arrêter.

Aucun contact avec le sol n'est permis durant l'épreuve, sinon, score 0

Attribution des points : 1 point par quille contournée correctement = 4pts
1 point par quille touchée = 5pts

6 points seront attribués pour les temps de la façon suivante :

- temps inférieur à 55 s = 6 pts
- temps inférieur à 60 s = 5 pts
- temps inférieur à 65 s = 4 pts
- temps inférieur à 70 s = 3 pts
- temps inférieur à 80 s = 2 pts
- temps inférieur à 90 s = 1 pt
- temps supérieur à 90 s = 0 pt

Total Maxi = **15 pts**

7-2 MANIABILITE 2

But:

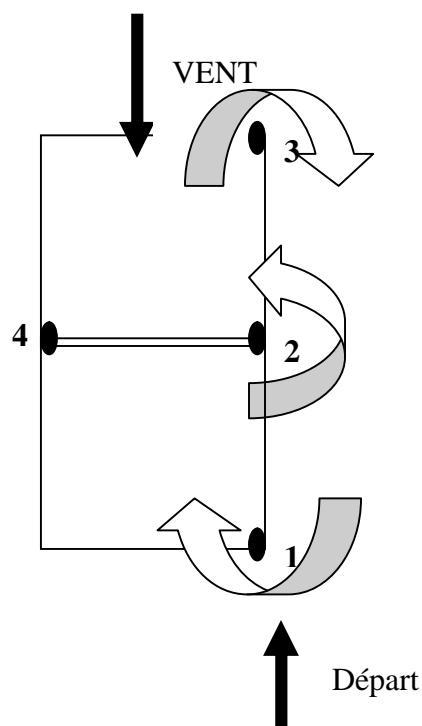
Contourner et taper des piquets selon l'ordre des numéros sur un circuit défini en un minimum de temps.

Principe:

4 quilles de 2 m de haut sont disposées selon le schéma suivant.

=

quadrillage de 50m sur 50m



Ordre :
1, 2, 3 : touchées
puis
1, 2, 3 : contournées
puis
1, 4, 3 : touchées

Le pilote entre dans le parcours face au vent et touche la quille centrale (il déclenche alors le chronomètre)

Le pilote doit alors toucher les quilles 2 et 3.

Le pilote revient contourner la quille 1 dans le sens horaire.

Il doit alors contourner la quille 2 dans le sens anti horaire.

Puis la quille 3 dans le sens horaire.

Le pilote revient toucher la quille 1 puis la quille 4 et enfin la quille 3 pour arrêter le chronomètre.

Pour valider son parcours, les quilles touchées doivent l'être avec le corps ou toute autre partie du paramoteur, les quilles contournées doivent l'être par le corps du pilote

Le pilote a 3 essais pour déclencher le chronomètre à la quille 1 et 3 essais pour l'arrêter (quille 3)

Aucun contact avec le sol n'est permis durant l'épreuve, sinon, score =0

Attribution des points : 1 point par quille contournée correctement = 3pts
1 point par quille touchée = 6pts

6 points seront attribués pour les temps de la façon suivante :

- temps inférieur à 55 s = 6 pts
- temps inférieur à 60 s = 5 pts
- temps inférieur à 65 s = 4 pts
- temps inférieur à 70 s = 3 pts
- temps inférieur à 80 s = 2 pts
- temps inférieur ou égal à 90 s = 1 pt
- temps supérieur à 90 s = 0 pt

Total Maxi = **15 pts**

7-3 PRECISION D'ATTERISSAGE

Principe de la manche :

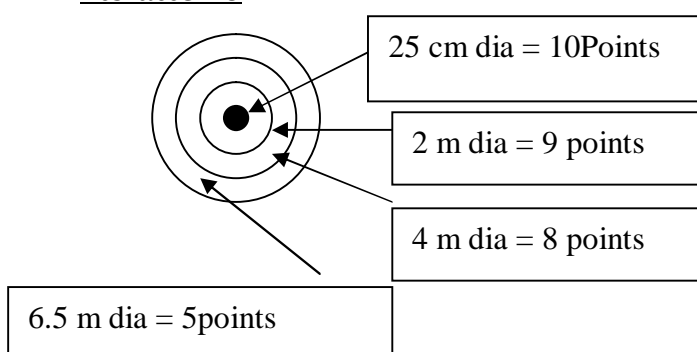
Le circuit de vol à respecter sera annoncé au briefing. Le moteur est coupé à environ 100 du sol vertical cible.

Le premier touché du pilote valide son atterrissage. Toute ligne valide le score supérieur. Si toute partie du paramoteur ou toute partie du corps outre les pieds touchent le sol, le pilote marquera zéro pour les points « atterrissage »

Si le pilote n'a pas éteint son moteur dans la zone spécifiée, s'il ne passe pas la zone d'entrée correctement, ou s'il se pose avant de se positionner pour l'atterrissage, il marquera zéro point pour les points « atterrissage »

COTATION

Pts atterro :



_ de 6,5 m à 10 m	3 points
_ de 10 m à 20 m	2 points
_ de 20 à 30 m	1point

7- 4 DECOLLAGE

Les décollages seront notés de la façon suivante :

- décollage à la première tentative donnera **5** points
- décollage à la deuxième tentative donnera **3** points
- décollage à la troisième tentative donnera **1** point

Tout décollage dangereux, ou course sur trajectoire non maîtrisée sera sanctionné par un **0**

7-5 MANIABILITE 3 SI CONDITION DU VENT METEO TROP FORT

Si les conditions de vent sont trop fortes une maniabilité sur un axe face au vent sera mise en place avec une dizaine de quille à toucher avec demi-tour interdit. La première quille lancera le chronomètre et la dernière l'arrêtera.