



Pôle Sports

COMPÉTITION RÉGIONALE

ANNEXE PARAMOTEUR

SAISON 2021

Table des matières

I - GÉNÉRALITES	2
1. DÉCOLLAGE	2
1-1 : Décollage.....	2
1-2 : Décollage sur ordre du commissaire.....	2
2. ATERRISSAGE	2
II – DÉROULEMENT	3
3 : RÈGLES ÉLÉMENTAIRES DES COMPÉTITIONS RÉGIONALES.....	3
3-1 : Philosophie 2019.....	3
3-2: Attribution des titres et récompenses.....	3
3-3 : Principe de la compétition	3
3-5 : Briefing.....	4
3-6 : Obligations	4
3-7 : Système de scoring	4
Exemple 1 avec 20 pilotes dans la catégorie :.....	5
Exemple 2 avec 40 pilotes inscrits dans la catégorie :	5
III - CATALOGUE D'ÉPREUVES	6
1. ÉPREUVES DE MANIABILITÉ	6
1.1 : Précision d'atterrissage (décollage à pied).....	6
1.2 Précision d'atterrissage (chariot)	7
1.3 – Gonflage.....	8
1.4 : Bowling Landing	10
1.5 : Précision de décollage	11
2 ÉPREUVES DE NAVIGATION.....	11
2.1 : Navigation imposée (Snake).....	11

I - GÉNÉRALITÉS

1. DÉCOLLAGE

Le terrain de décollage est une zone définie par le directeur de course en fonction du nombre de pilotes. 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 Directeur de Course (D.C.).

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.

1-1 : Décollage

La cadence des décollages est visée par le Directeur de Course ou le commissaire désigné et chargé de cette fonction. D'une manière générale, il n'y a pas d'ordre de décollage afin de laisser le choix aux pilotes de décoller dans les conditions les plus favorables en fonction de leurs niveaux. La limite étant la fenêtre horaire définie par le DC au briefing.

1-2 : Décollage sur ordre du commissaire

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

2. ATERRISSAGE

Le terrain d'atterrissage est une zone d'environ 50 m x 50 m selon le nombre de pilotes. L'atterrissage doit s'effectuer dans le terrain officiel. En dehors du terrain, on considère le pilote "vaché". Une fois au sol, le pilote doit quitter rapidement la zone d'atterrissage, moteur coupé.

II – DÉROULEMENT

3 : RÈGLES ÉLÉMENTAIRES DES COMPÉTITIONS RÉGIONALES

3-1 : Philosophie 2019

L'objectif général de l'équipe de la commission sportive est de faire que la compétition soit ludique, passionnante et surtout **accessible à tous**, débutants comme pilotes confirmés.

La compétition régionale doit être une opportunité de pratiquer entre passionnés, de partager et de progresser en toute sécurité. Les pilotes n'ayant jamais pratiqué de compétition sont les bienvenus et le format de celle-ci est précisément optimisé pour eux.

Nous nous fixons donc ce principe : manches faciles et compréhensibles par tous, résultats rapides, scoring simple.

On garde le principe des manches énoncées dans ce règlement, ainsi que le système d'un seul briefing préalable à la compétition qui présentera toutes les manches. En amont de chaque manche, la lecture de la feuille d'épreuve, par le directeur de course, ne devrait pas susciter trop de questionnement si vous avez une bonne connaissance de ce règlement.

Nous maintiendrons également un temps de contestation des résultats très court, deux heures maximum après publication officielle.

3-2 : Attribution des titres et récompenses

- Les championnats régionaux ne délivrent pas de titre de champion, en revanche les pilotes marquent des points afin d'intégrer le classement des compétiteurs de paramoteur français dites : "liste de notoriété"
- Le classement sera publié en fin de saison 2019 puis sera mis à jour après chaque compétition dès 2020.
- Des récompenses seront décernées au 3 premiers de deux catégories suivantes :
 - Décollage à pied incluant : PF1, PF1f et PF2 (monoplace, monoplace féminine et biplace)
 - Décollage chariot incluant : PL1 et PL2 (monoplace et biplace)

3-3 : Principe de la compétition

Toutes les catégories concourent ensemble dans le même classement. C'est donc un classement Open où se mélangeront les chariots et décollages à pied monoplace et biplace.

La compétition se déroule sur une journée, la meilleure des 2 journées du week-end prévu. Le DC est en charge de communiquer aux pilotes inscrits au plus tard le jeudi précédent le week-end de compétition le jour choisi pour la compétition ainsi que l'heure de rendez-vous des pilotes pour le briefing général.

En procédant de la sorte, le DC maximise les créneaux de vols dans les meilleures conditions afin d'assurer le plaisir des pilotes.

3-4 : Types d'épreuves

Les épreuves sont regroupées en 3 types :

A : Précision

B: Navigation

Dans la mesure du possible, une répartition équitable de ces 2 types d'épreuves sera respectée.

3-5 : Briefing

Le matin de la compétition, un briefing général sera organisé afin de revisiter et préciser les types de manches choisies par le DC.

Chaque type de manche portera une identification : Manche A1 – A2 – A3 - A4 –B1

Il n'y aura plus de briefing de présentation des épreuves pendant la journée, mais des heures de rendez-vous données pour réaliser les manches. Lors d'un rendez-vous, le DC donnera alors les informations sur le type de manche choisie, avec lecture de la feuille d'épreuve qui ne fera que préciser des points d'ordre purement technique, tels qu'heure de départ, photos à retrouver, heure des fenêtres de vol, etc.

Chaque pilote sera susceptible d'être prêt à décoller dans les 30 minutes après la fin de la présentation de l'épreuve. Il est donc impératif que chaque pilote ait une connaissance parfaite du type d'épreuve présentée ci-après.

3-6 : Obligations

- Chaque pilote doit être en règle en termes d'identification, d'assurance et d'état général de son matériel. Le DC peut refuser la participation d'un pilote dans le cas contraire.

3-7 : Système de scoring

- Mode d'allocation des points

À chaque manche, des points sont attribués à chaque compétiteur. L'attribution des points est faite en fonction du classement par manche de chaque compétiteur, le barème de points dépend du nombre de pilotes inscrits à la première manche du championnat. L'objectif de cette mesure est de lisser les écarts et ainsi d'augmenter la bagarre pour les titres jusqu'à la dernière manche. 100 % de pénalités = les points du dernier, cela permet aussi d'éviter les zéros.

Exemple 1 avec 20 pilotes dans la catégorie :

Pos	Nombre de pilote inscrits																
	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
1	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12
2	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7
3	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4
4	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
5	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	
6	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2		
7	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2			
8	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2				
9	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2					
10	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2						
11	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2							
12	10	9	8	7	6	5	4	3	2								
13	9	8	7	6	5	4	3	2									
14	8	7	6	5	4	3	2										
15	7	6	5	4	3	2											
16	6	5	4	3	2												
17	5	4	3	2													
18	4	3	2														
19	3	2															
20	2																

Exemple 2 avec 40 pilotes inscrits dans la catégorie :

Pos	Nombre de pilote inscrits																			
	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21
1	44	43	42	42	41	40	39	38	38	37	36	35	34	34	33	32	31	30	30	29
2	39	38	37	37	36	35	34	33	33	32	31	30	29	29	28	27	26	25	25	24
3	36	35	34	34	33	32	31	30	30	29	28	27	26	26	25	24	23	22	22	21
4	34	33	32	32	31	30	29	28	28	27	26	25	24	24	23	22	21	20	20	19
5	33	32	31	31	30	29	28	27	27	26	25	24	23	23	22	21	20	19	19	18
6	32	31	30	30	29	28	27	26	26	25	24	23	22	22	21	20	19	18	18	17
7	31	30	29	29	28	27	26	25	25	24	23	22	21	21	20	19	18	17	17	16
8	30	29	28	28	27	26	25	24	24	23	22	21	20	20	19	18	17	16	16	15
9	29	28	27	27	26	25	24	23	23	22	21	20	19	19	18	17	16	15	15	14
10	28	27	26	26	25	24	23	22	22	21	20	19	18	18	17	16	15	14	14	13
11	27	26	25	25	24	23	22	21	21	20	19	18	17	17	16	15	14	13	13	12
12	26	25	24	24	23	22	21	20	20	19	18	17	16	16	15	14	13	12	12	11
13	25	24	23	23	22	21	20	19	19	18	17	16	15	15	14	13	12	11	11	10
14	24	23	22	22	21	20	19	18	18	17	16	15	14	14	13	12	11	10	10	9
15	23	22	21	21	20	19	18	17	17	16	15	14	13	13	12	11	10	9	9	8
16	22	21	20	20	19	18	17	16	16	15	14	13	12	12	11	10	9	8	8	7
17	21	20	19	19	18	17	16	15	15	14	13	12	11	11	10	9	8	7	7	6
18	20	19	18	18	17	16	15	14	14	13	12	11	10	10	9	8	7	6	6	5
19	19	18	17	17	16	15	14	13	13	12	11	10	9	9	8	7	6	5	5	4
20	18	17	16	16	15	14	13	12	12	11	10	9	8	8	7	6	5	4	4	3
21	17	16	15	15	14	13	12	11	11	10	9	8	7	7	6	5	4	3	3	2
22	16	15	14	14	13	12	11	10	10	9	8	7	6	6	5	4	3	2	2	
23	15	14	13	13	12	11	10	9	9	8	7	6	5	5	4	3	2	2		
24	14	13	12	12	11	10	9	8	8	7	6	5	4	4	3	2	2			
25	13	12	11	11	10	9	8	7	7	6	5	4	3	3	2	2				
26	12	11	10	10	9	8	7	6	6	5	4	3	2	2	2					
27	11	10	9	9	8	7	6	5	5	4	3	2	2	2	2					
28	10	9	8	8	7	6	5	4	4	3	2	2	2	2						
29	9	8	7	7	6	5	4	3	3	2	2	2								
30	8	7	6	6	5	4	3	2	2	2	2									
31	7	6	5	5	4	3	2	2	2	2										
32	6	5	4	4	3	2	2	2	2											
33	5	4	3	3	2	2	2	2												
34	4	3	2	2	2	2	2													
35	3	2	2	2	2	2														
36	2	2	2	2	2															
Etc.	2	2	2	2																

III - CATALOGUE D'ÉPREUVES

1. ÉPREUVES DE MANIABILITÉ

Les manches de précision peuvent être interrompues durant une épreuve pour des raisons telles que nuit aéronautique ou conditions météo dégradées puis reprises ultérieurement dans la mesure où l'ordre de passage est réalisé dans l'ordre ou dans l'ordre inverse du classement général.

1.1 : Précision d'atterrissage (décollage à pied)

But : Effectuer un atterrissage, moteur coupé, au centre d'une cible.

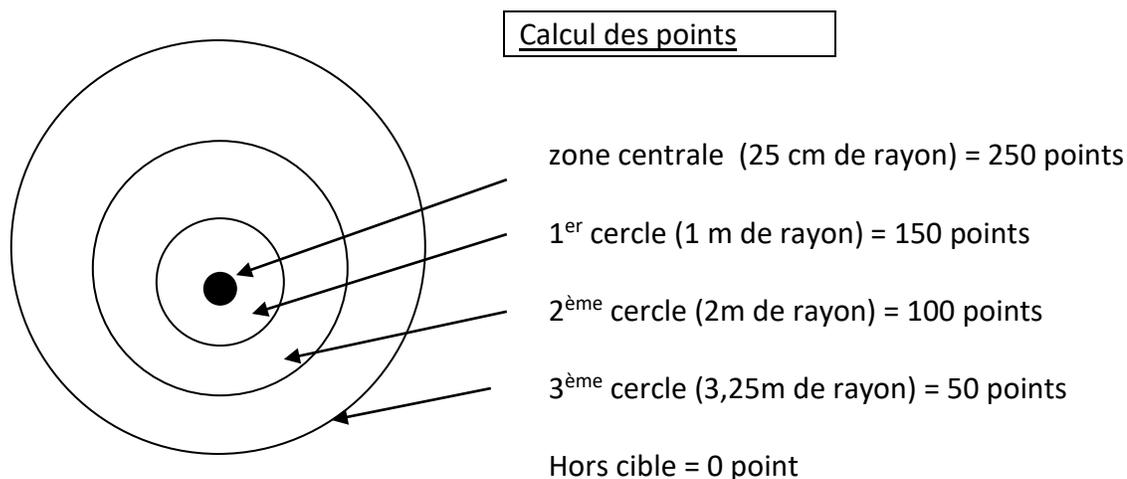
Principe : Sur ordre du commissaire, chaque pilote décollera à son tour. Après s'être élevé, il passera à la verticale du terrain à une altitude comprise entre 100 et 200 mètres. Il coupera son moteur et viendra atterrir sur une cible située sur l'aire d'atterrissage.

Le premier touché du pilote est pris en compte.

Pénalités : Toute partie du corps du pilote supérieure au genou touche le sol = 0 point
Toute partie du paramoteur touchant le sol = 0 point

Cas particulier : En cas de problème technique (exemple : impossibilité de couper le moteur) le pilote devra se poser à proximité de la cible en montrant clairement au commissaire qu'il ne tente pas un atterrissage de précision (mouvement des jambes) puis après en avoir averti le commissaire ou le DC, il lui sera possible de refaire l'épreuve et ce avant que le dernier soit passé.

Calcul : La cible est constituée de 4 cercles concentriques de rayons croissants.



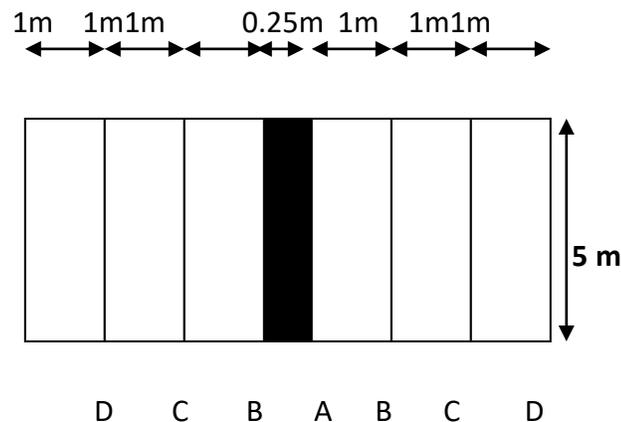
1.2 Précision d'atterrissage (chariot)

But : Effectuer un atterrissage, moteur coupé, sur un porte-avions.

Principe : Sur ordre du commissaire, chaque pilote décollera à son tour. Après s'être élevé, il passera à la verticale du terrain à une altitude comprise entre 100 et 200 mètres. Il coupera son moteur et viendra atterrir sur le porte-avions situé sur l'aire d'atterrissage. Ce porte-avions est constitué d'une bande centrale de 0,25 m x 5 m puis d'une succession de 3 bandes de 1 m x 5 m, de part et d'autre de la bande centrale. C'est le toucher de la première roue qui est pris en compte.

Calcul des points

- Bande centrale A = 250 points
- Bande B = 150 points
- Bande C = 100 points
- Bande D = 50 points
- Hors porte-avions = 0 point



1.3 – Gonflage

But : Faire le parcours défini en contournement des quilles tel que le schéma ci-dessous.

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

Les pilotes sont à l'extérieur du parcours voile au sol. Au top départ le chrono débute. Les pilotes gonflent leurs ailes et rentrent dans le parcours par la porte d'entrée.

L'objectif est de contourner les quilles correctement puis d'aller couper la porte de sortie.

Le pilote a un temps maximal pour effectuer la manche. Ce temps sera défini au briefing et pourra être modifié sur le terrain en fonction des conditions météo.

Le contournement d'une quille est validé si la totalité du corps du pilote passe à l'extérieur de la quille, le pilote peut toucher la quille.

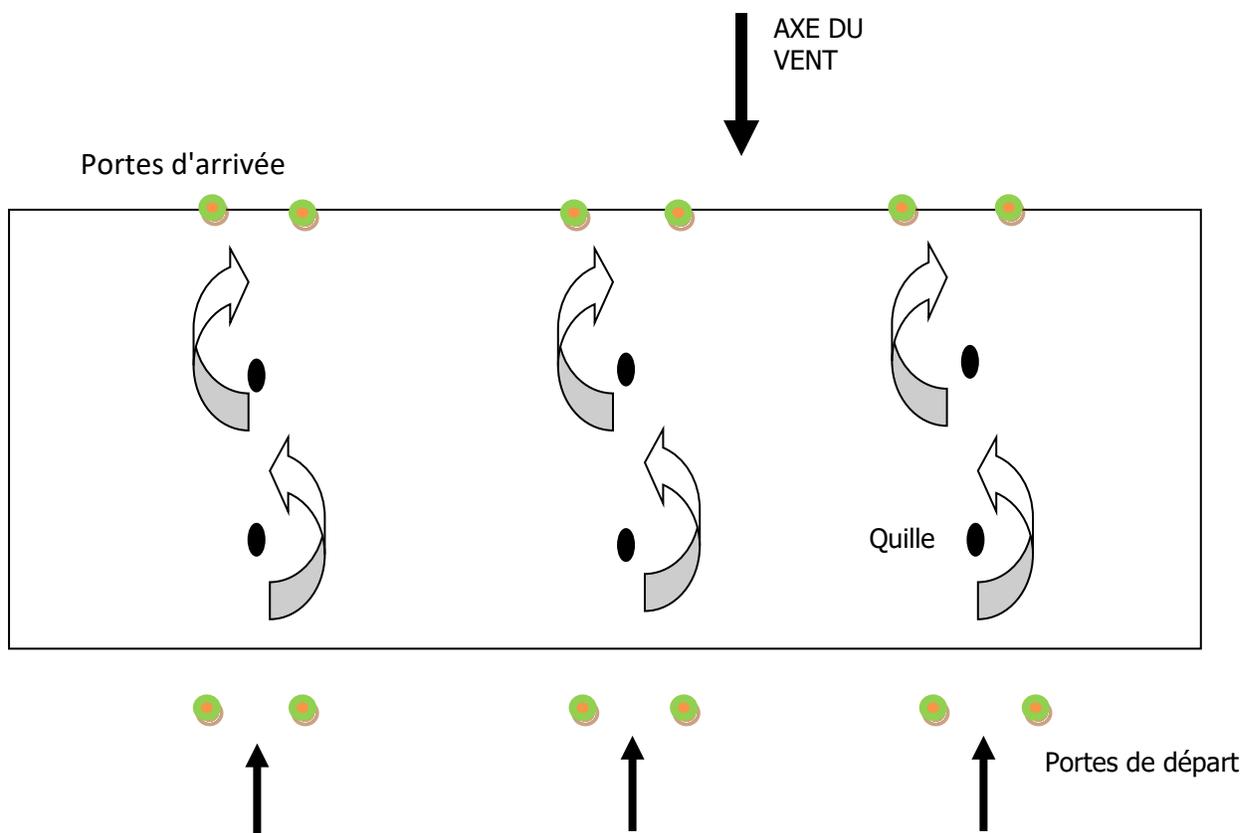
Pénalités :

Le pilote est classé dernier de la manche :

- si le parcours n'est pas effectué correctement
- si le parcours n'est pas effectué en totalité

Le classement se fera par élimination, les pilotes se batront les uns contre les autres. Le chronomètre sera là uniquement pour limiter la durée des tentatives pour les pilotes en difficulté.

Scoring sur 500 points.



Système de scoring et de qualification :

Séries :

La composition des séries se fera par numéro de course pour la plupart des pilotes, toutefois les pilotes ayant déjà fait partie de l'équipe de France seront répartis de manière à homogénéiser les séries.

Les séries servent à qualifier les pilotes pour les phases finales, voici ci-dessous un exemple du système :

Dans le cas où il y a : 33 pilotes

Répartition des pilotes sur : 7 séries de 4 pilotes + 1 série de 5 pilotes.

Les 3 premiers de chaque série sont qualifiés pour le tableau final soit 24 pilotes.

Il reste 8 places pour 9 pilotes qui feront 3 séries de 3 pilotes.

Les 2 premiers de chaque série sont qualifiés, donc 6 pilotes.

Il reste 2 places disponibles pour 3 pilotes restants. Les deux meilleurs seront qualifiés pour les phases finales, ce qui fait un total de 32 pilotes.

Phases Finales :

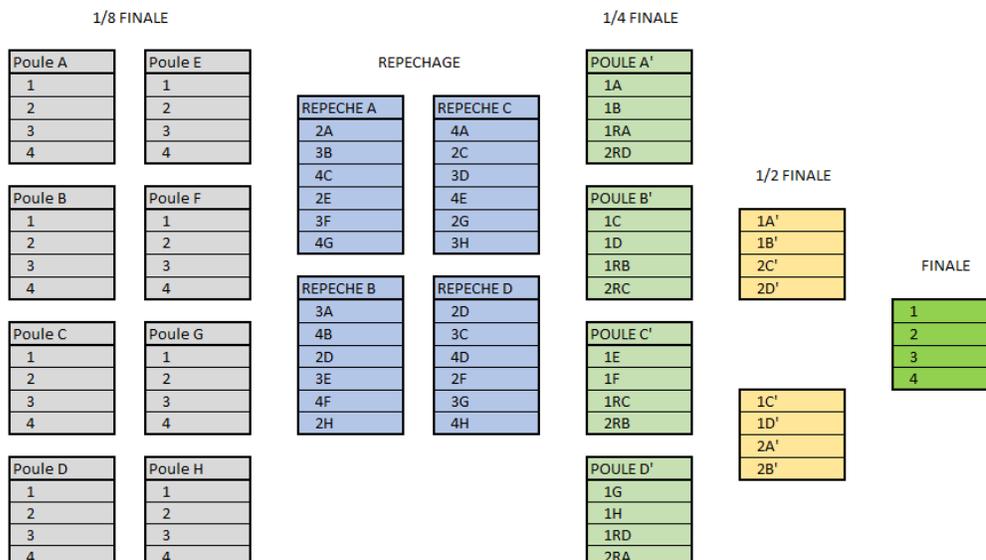
Les phases finales se déroulent en 1/8 de finale, repêchage, 1/4 de finale, demi-finale, finale.

Les deux meilleurs de la finale joueront la 1^{ère} place en deux manches gagnantes.

Répartition des points :

- 1^{er} : 500pts
- 2^e : 400pts
- 3^e : 350pts
- 4^e : 300pts.
- 5^e au 8^e : 200pts (perdant ½ finale)
- 9^e au 16^e : 150 pts (perdant ¼ finale)
- Perdant du repêchage 50 points
- Les pilotes ne se qualifiant pas dans les phases finales : 0 pt

PHASES FINALES (19 manches)



1.4 : Bowling Landing

Objectif : Atterrir moteur éteint et renverser un maximum de quilles.

Description : 5 quilles ou plus sont placées face au vent dans l'aire d'atterrissage à intervalles réguliers. L'espacement entre les quilles est variable en fonction des conditions et des catégories : de 1 à 5 m.

Les quilles font 50 cm de hauteur pour les classes PF et 1 m pour les classes PL et sont recouvertes d'une mousse dense. Les quilles sont simplement posées debout sur le terrain.

Une quille est comptabilisée lorsqu'elle est renversée au sol.

Le pilote monte à 200 m vertical des quilles, il coupe le moteur puis fait son approche et tente de renverser les quilles. Chaque quille renversée avant le premier contact au sol est une quille validée. Après l'atterrissage le pilote ne doit pas tomber. Cependant une tolérance permet de poser un genou au sol, au-delà d'un genou le score est compté nul.

Scoring option 1 sans normalisation :

Q = 50 points pour chaque quille renversée (max 5 quilles / 250 points)

Scoring option 2 avec normalisation :

score du pilote = $250 \times (Q/Q_{max})$

Q = nombre de quilles renversées

Q max = nombre de quilles renversées par le meilleur pilote

Pénalités :

- Moteur en marche en dessous de 150m/sol (au jugé du commissaire) = 100 %
- Chute à l'atterrissage (touché de cage, main, les deux genoux) = 100 %

Drapeaux :

Pour les épreuves de précision d'atterrissage et de maniabilité, les commissaires utilisent des drapeaux de couleurs pour communiquer avec le pilote :

- Drapeau vert = le pilote peut s'engager dans la manche
- Drapeau rouge = le pilote doit attendre son tour
- Drapeau rouge et vert agité = annulation de la manche
- Drapeau blanc = le pilote a le droit à une autre tentative



1.5 : Précision de décollage

But : Effectuer un décollage à la première tentative du pilote.

Principe : Lorsque le pilote est prêt à décoller, il doit faire signe au commissaire pour annoncer son décollage. Dès la levée du drapeau vert du commissaire, le pilote peut effectuer une tentative de décollage dès qu'il le souhaite.

Le pilote devra alors décoller à la première tentative pour marquer un maximum de points.

Dès que l'aile a décollé du sol, on considère alors que l'essai est valide, si l'aile retouche le sol entièrement et que le paramoteur s'immobilise, le décollage n'est pas validé.

Scoring :

- 250 points pour décollage à la première tentative
- 125 points pour décollage à la seconde tentative
- 50 points pour décollage à la 3^e tentative
- 0 point à partir de la 4^e tentative

2. ÉPREUVES DE NAVIGATION

2.1 : Navigation imposée (Snake)

But : Suivre un parcours imposé sur lequel seront positionnées différentes photos qu'il faudra reporter.

Principe : Le pilote doit suivre le parcours qui lui est proposé sur la carte officielle et sur lequel se trouveront des photos à identifier (données en même temps que la carte).

Le pilote devra reporter les photos à identifier sur sa déclaration.

Les tops départ et arrivée pourront être pris au décollage et atterrissage pour départager les pilotes.

Pénalités : L'emplacement n'est pas correctement reporté (entre +/- 2 mm et +/- 5 mm) de la position exacte = 50 % de pénalité sur la balise. Au-delà de +/- 5 mm = la photo n'est pas comptabilisée. Le report doit être fait avec un stylo bille, dans le cas contraire la moitié des points seront comptabilisés.

Scoring :

Photos : Chaque photo retrouvée compte 100 points.

Il ne peut pas y avoir plus de 6 photos par navigation.

Temps de vol

- 100 points = 1^{er}
- 90 pts = 2^e
- 80 pts = 3^e, etc.

Total = points photos + points temps de vol = total pilote, puis ramener au système de scoring en paragraphe 3-7.