

# GUIDE DU **COMMISSAIRE** DE PISTE





## TABLE DES MATIERES

1.	PREAMBULE .....	4
2.	GENERALITES.....	4
3.	FONDAMENTAUX.....	5
4.	RAPPEL DE BASE SUR LES EXIGENCES SOUHAITEES DE LA PART DES COMMISSAIRES .....	6
5.	ENCADREMENT GENERAL, GESTION DES COMMISSAIRES DE PISTE .....	6
6.	LA SECURITE .....	7
a.	Généralités.....	7
b.	Poste spécifique .....	7
7.	ROLE DU COMMISSAIRE.....	8
c.	Avant les épreuves.....	9
d.	Pendant les épreuves.....	10
a.	Après les épreuves .....	10
b.	Consignes spécifiques .....	11
c.	Assistance aux compétiteurs .....	11
8.	ACTIVITES PARTICULIERES OU ANNEXES .....	12

## 1. PREAMBULE

La FFPLUM dans le cadre de sa délégation du ministère des sports est habilitée à développer et encadrer les pratiques sportives dans l'ensemble des catégories et des disciplines ULM.

Elle est donc de ce fait la propre organisatrice des épreuves (selon des critères spécifiques) qui permettent ensuite aux pilotes de découvrir, de participer et de progresser dans les pratiques sportives quel que soit le niveau de la compétition.

Elle est également garante de la formation des cadres (officiel, entraîneur, corps arbitral...) afin de proposer une organisation et un déroulé dans les meilleures conditions pour les organisateurs, les encadrants, les compétiteurs et le public.

Le but de ce document est de préciser les missions et les tâches de commissaire de piste fédéral et ses fonctions, afin d'optimiser au mieux son utilisation lors des différentes compétitions organisées par ou sous l'égide de la FFPLUM et ses structures déconcentrés.

## 2. GENERALITES

Le poste de commissaire de piste est indispensable à la pratique de l'ulm en compétition.

Présent sur le bord des pistes, il indique aux pilotes les infos importantes pour le bon déroulé des épreuves et procède aux relevés et enregistrement des performances.

Les commissaires sont également chargés de mettre en place sur les pistes le matériel nécessaire pour les épreuves, contrôler les pilotes, le matériel et communiquer les distorsions ou difficultés qui peuvent impacter les épreuves et la sécurité de tous. Ils jouent un rôle déterminant pour la sécurité de tous.

Il n'y a pas de Championnats sans commissaires de piste, de la même façon qu'il n'y aurait pas de commissaires de piste sans championnats.

Quel que soit l'intensité ou la difficulté des épreuves, les imprévus liés à la météo ou au terrain, un lien indissociable doit exister entre le responsable de la Pôle Sport de la FFPLUM, les directeurs de vols, les directeurs de course, les scoreurs chargés du calcul des résultats, les compétiteurs, le Club qui reçoit la compétition et les commissaires de piste...

### RESUME DU POSTE

#### **Missions :**

Dans le cadre de la compétition le commissaire de course joue un rôle déterminant dans la performance des compétiteurs :

- Prépare matériellement et en équipe les épreuves
- relève visuellement les performances des compétiteurs
- communique les résultats aux directeurs de courses et au scoreur

#### **Publics concernés**

- Instructeurs
- Pilotes, élèves pilotes

- dirigeants,
- Passionnés licenciés
- Avoir entre 15 et 18 ans minimum

### **Formation**

La formation est assurée durant les compétitions encadrée par la FFPLUM afin de mettre en situation le commissaire stagiaire durant les différentes étapes de la compétition.

Il sera encadré par la direction des courses ou un responsable commissaire qui évaluera ses qualités et posture durant cette première expériences.

Lors des prochaines compétitions il sera encore évalué selon les critères fixés pour être nommé commissaire de courses.

### **Qualification**

- Stagiaire : sous la responsabilité d'un commissaire de courses ou commissaire responsable, il assure ses missions simples dans la préparation des épreuves et le relevé de performance
- Titulaire, sous la responsabilité du commissaire responsable ou du directeur de courses il assure ses missions dans l'ensemble des taches.
- Responsable, sous la responsabilité du directeur de courses il encadre les commissaires stagiaires ou titulaire dans l'installation et le déroulé des relevés de performance. En accord avec le commissaire de course, il organise et planifie matériellement la mise en place des épreuves, organise et anime les réunions des commissaires.

### **Statut**

- Bénévole

## **3. FONDAMENTAUX**

Si le travail des directeurs de course reste important et incontournable, le commissaire de piste se lève très tôt le matin et souvent avant tout le monde pour préparer et coordonner les tâches de la journée.

C'est aussi le dernier couché, car sa fonction ne cesse que lorsque chaque compétiteur est bien rentré, que les fiches de résultats ont bien été comprises et enregistrées par les directeurs de course ou le staff chargé des résultats, qu'il sait ce qu'il a à faire et préparer pour le lendemain. Cette contrainte implique généralement un lieu d'hébergement à part, afin de s'assurer une période de récupération la plus efficace qu'elle soit, ainsi qu'une forme physique en adéquation avec les tâches demandées.

Cette exigence nécessite obligatoirement de la part les directeurs de course une préparation soignée des différentes épreuves sur place, avant la compétition, avec la reconnaissance sur le terrain, contacts avec le club accueillant pour connaître les différentes contraintes du site utilisé, etc. ( président, chef pilote, instructeur, etc.).

Il est en effet nécessaire que chacun puisse au moins une fois avant le championnat, maîtriser les différents aspects dans l'organisation, évitant ainsi les surprises de dernière minute, toujours difficiles à gérer dans la précipitation...

Enfin, tous les commissaires de piste assisteront à autant de briefings qu'en exige la compétition (directeurs de courses, pilotes toutes classes et commissaires) avec un gage d'une réussite parfaite de l'ensemble.

#### 4. RAPPEL DE BASE SUR LES EXIGENCES SOUHAITEES DE LA PART DES COMMISSAIRES

- Avoir une bonne expérience du vol, de la nav (surtout en matière de sécurité) et du respect des règles d'utilisation de l'espace aéronautique (être pilote ou élève pilote en fin de formation, est nécessaire).
- Un bon esprit d'initiative, réactivité et excellent comportement en équipe.
- Une certaine rigueur vis-à-vis des compétiteurs est exigible tout au long de la compétition.

#### **Important**

- L'acceptation de la tâche implique une présence de la première heure à la dernière sans défection (horaires variables pouvant être de très tôt le matin à très tard le soir) pendant toute la durée de la compétition.
- Une bonne condition physique est également souhaitée, la motivation doit être claire et précise, avec une volonté d'œuvrer sans faille du début à la fin, pour un résultat parfait !

#### 5. ENCADREMENT GENERAL, GESTION DES COMMISSAIRES DE PISTE

##### Encadrement

L'ensemble des commissaires de piste (fédéraux, stagiaires ou aides) est et reste sous l'exclusive autorité de la FFPLUM et sous la responsabilité directe des directeurs de course.

Le commissaire de piste est le maillon entre les directeurs de courses, leurs responsables et les compétiteurs.

Sans dépasser ses prérogatives, le commissaire de piste a un rôle d'organisateur, de surveillance et de juge. Il doit savoir impulser une dynamique et être à l'écoute des compétiteurs (demandes, angoisse, stress, etc.).

Cependant, à aucun moment les compétiteurs ne doivent subir une quelconque pression liée à quelque impératif que ce soit.

##### Responsables

Un ou plusieurs responsables des commissaires sont désignés par l'organisation afin d'assurer, avant et pendant la compétition, le lien entre les compétiteurs et le directeur des vols, les directeurs de course, le staff chargé des résultats, le président du Club qui accueille la compétition et les commissaires de piste (stagiaires et aides).

Ces mêmes responsables sont également chargés, avant la compétition, de faire le point du matériel disponible en stock dans les locaux de la FFPLUM, de sa remise en état ou d'un achat complémentaire, afin d'éviter de transporter du matériel inutile, ou d'en manquer sur place.

Leur présence sur place un jour si possible avant le début de la compétition est nécessaire pour prendre contact avec les organisateurs, du nombre de compétiteurs, connaissance des lieux, appréhender les besoins et de préparer le matériel nécessaire, accueillir les commissaires de piste, stagiaires ou aides et assurer un briefing préalable sur leurs tâches.

Leur départ est également conditionné par la récupération du matériel ainsi que sa remise en état, rangement, avant retour dans les locaux de la FFPLUM.

## 6. LA SECURITE

### a. Généralités

#### L'information

Tout le personnel nécessaire sur le site (à l'exclusion des compétiteurs) doit être revêtu selon le niveau de la compétition d'un chasuble fluo distinctif, à savoir :

- Chasuble orange avec logo FFPLUM : directeur des vols, directeurs de courses, scoreurs, responsables des commissaires.
- Tenue commissaire spécifique (noire et jaune fluo) : commissaires de piste fédéraux.
- Chasuble jaune fluo avec logo FFPLUM : commissaires stagiaires, aides commissaires, personnel de récupération des appareils posés en campagne ou rapatriement des appareils sur le site de la compétition (plate-forme)
- Panneau visible avec le n° de téléphone des pompiers, directeur des vols, directeur de course, responsables commissaires de piste, etc.)

#### Médical

- Selon le niveau de la compétition, une antenne médicale sur place (Protection Civile, Croix Rouge, médecin, etc.) est recommandée, et trousse de secours disponibles et à proximité des épreuves.

#### Incendie

- Extincteurs en nombre suffisant avec initiation succincte d'utilisation par un professionnel auprès des commissaires de piste, avant le début du Championnat.
- Pour chaque épreuve, désignation d'un commissaire de piste "extincteur" chargé de l'amenée de l'extincteur dès incident ou accident, afin d'éviter des allers et retours inutiles qui font perdre du temps.

#### Accidents

- Sensibilisation sur les parachutes avec déclenchement pyrotechnique (mesures préventives à prendre en cas d'incident ou d'accident) en s'assurant auprès des pilotes des différents dispositifs de sécurité sur chaque appareil, de l'emplacement de la poignée de déclenchement du parachute et du coupe circuit.

#### Accès

- Vigilance des commissaires de piste concernant l'intrusion de toute personne non habilitée sur le site dédié à la compétition. Ces personnes doivent être évacuées soit d'elles-mêmes ou avec fermeté.

**Nota : pour de simple question de sécurité et responsabilité, aucune autre personne que celles désignées et inscrites sur la liste des commissaires de piste n'est autorisée à intervenir pendant les épreuves en leur lieu et place, ou à pénétrer sur le site des épreuves.**

### b. Poste spécifique

- Désignation d'un commissaire "premier secours" ou "sécurité"

Ce dernier a les mêmes fonctions qu'un commissaire mais il est chargé d'une mission supplémentaire qui consiste, en cas d'incident ou d'accident, de mettre en sécurité le pilote accidenté (cette opération nécessite également une bonne connaissance du premier secours au blessé) d'appeler en même temps les secours (pompiers 18) le personnel de l'antenne médicale présente sur place, puis les préposés AFIS (si existants et en cas d'utilisation des pistes d'un aérodrome).

- Si la compétition se déroule sur un aérodrome, vigilance avec radio en veille sur la fréquence aéronautique du lieu, pendant les épreuves.

Faire remonter au responsable des commissaires puis à la FFPLUM tout incident susceptible de nuire à la sécurité générale pendant le déroulement des épreuves et du championnat en général. Un compte rendu global en fin de compétition est recommandé.

## 7. ROLE DU COMMISSAIRE

Les commissaires de piste fédéraux sont "multifonctions" c'est-à-dire qu'ils sont capables de préparer et gérer le déroulé des épreuves de toutes les classes, sans qu'il soit fait appel à du personnel spécifique pour l'une ou l'autre des catégories.

Comme cela a été évoqué, le commissaire de piste ne doit pas compter ses heures et est souvent tributaire du type d'épreuve, des aléas météorologiques, des modifications de dernière minute, etc. Bien entendu, en cas d'agenda personnel perturbé par des obligations ou autre, il devra informer le responsable le plus tôt possible.

Le commissaire de piste peut être amené à aider aux contrôles des inscriptions à l'épreuve et procède aux mêmes vérifications d'usage pour chaque pilote.

### Relations

Les compétiteurs doivent un total respect aux commissaires de piste dans leurs divers contacts au cours des épreuves et inversement.

En cas de remarque ou contestation de la part d'un compétiteur, le commissaire de piste réfère exclusivement à son responsable, qui en réfère ensuite au directeur de course.

En effet, à tout moment, un esprit respectueux les uns envers les autres doit obligatoirement exister, le cas contraire se reporterait naturellement, instinctivement et négativement sur la sérénité des compétiteurs à un moment où ces derniers aspirent à une concentration nécessaire et obligatoire pour un vol en toute sécurité, que ce soit dans les questions posées et les réponses apportées, les décisions prises dans les résultats, ou lors des inévitables modifications de règlement de dernière minute toujours promptes à les perturber.

La sécurité de l'ensemble et de chacun passe invariablement et obligatoirement par cet état d'esprit.

Le commissaire de piste peut cependant adresser un geste amical ou de quelques mots de sympathie à chaque compétiteur pour l'assurer de son souhait de réussite. Cela peut avoir également pour effet de déstresser le compétiteur face au commissaire ou bien de la difficulté de son vol.

Le commissaire de piste ne peut modifier de sa propre initiative les détails d'une épreuve en cours.

Le commissaire de piste a toute autorité pour signaler et à consigner à son responsable une action dangereuse, un abus de langage, insulte ou toute autre action de nature à contester tout simplement sa décision.

Le commissaire fédéral peut être amené à encadrer un commissaire stagiaire ou un aide commissaire (un groupe de commissaires stagiaires ou d'aides commissaires doit comporter au moins un commissaire fédéral).

### **c. Avant les épreuves**

#### Matériel

- Il est remis à chaque commissaire de piste et sous sa responsabilité un kit comprenant globalement un talkie-walkie, une planchette pour noter les résultats, stylo, chronomètre, etc. ainsi que pour les stagiaires ou aides, un gilet fluorescent marqué du sigle de la FFPLUM.
- Tout ce matériel doit être rendu en état à l'issue de la compétition. Toute perte lui sera facturée.
- Selon le niveau et les moyens disponibles, chaque commissaire de piste est en lien radio avec son responsable et ses collègues. Ce moyen de communication ne doit être utilisé que pour des tâches liées aux épreuves, à l'exclusion de tout autre bavardage.
- Le commissaire de piste veille à ce que tout ce qui est nécessaire à la mise en place de l'épreuve soit préparé et en état (piles neuves pour les talkies walkies, matériel divers en état et en nombre suffisant, etc.)
- Le commissaire de piste est chargé de mettre en place le matériel nécessaire propre à l'épreuve et se mettre à disposition pour être prêt lors du lancement de celle-ci.
- Le commissaire de piste organise en fonction de l'épreuve et suivant les directives du directeur de course, la disposition des appareils sur la plate-forme.
- Le commissaire de piste est chargé de pointer les départs (fiches remises par les directeurs de course avant chaque épreuve) de sceller les GPS, téléphones portables et autre accessoires susceptibles d'aider les concurrents illégalement pendant l'épreuve, et de pointer le décollage.

#### Information

Les commissaires de piste assimilent les consignes de sécurité de la plate-forme accueillante (Notam spécifique lié à l'utilisation de la plate-forme, etc.).

#### Tracé

Les commissaires de piste sont chargés des différents tracés (portes avions, cibles, box, etc.) mise en place des matériels liés aux épreuves et de toutes les tâches propres aux différentes épreuves, autant de fois qu'il le sera nécessaire (conditions météo changeantes ou les décisions modificatives des directeurs de course).

#### Briefing

Sauf raison spécifique, tous les commissaires de piste doivent être présents aux briefings des pilotes, faits par les directeurs de course.

Les responsables commissaires organisent un briefing avec les l'ensemble des commissaires, pour expliquer l'épreuve (à récupérer auprès des directeurs de course) définir les postes, le nombre de commissaires de piste nécessaire, l'heure de rendez-vous sur le site, les tâches à réaliser et le matériel nécessaire à préparer, le véhicule à utiliser si nécessaire, etc.

Avant le début de l'épreuve, les commissaires de piste ont le temps du briefing pilote pour mettre en place l'épreuve et se mettre en position.

En cas de contre-ordres liés aux briefings pilotes, le directeur de course doit s'assurer que les commissaires de piste sont bien informés des modifications.

#### **d. Pendant les épreuves**

##### Sécurité

Avant de lancer le départ des concurrents, bien que cela ne soit pas obligatoire et n'entre pas dans le cadre de sa responsabilité et du seul ressort du pilote, le commissaire de piste s'assure de façon discrète, pour ne pas entraver la préparation et la concentration des équipages, que la ceinture est bien attachée ou qu'aucun objet parasite ne subsiste sur l'appareil (bouchon d'essence, carte, GPS, etc.).

Chaque commissaire de piste veille en permanence sur la sécurité de ses collègues pendant le déroulement d'une épreuve (précisions d'atterrissage, mania, mouvements des appareils au sol, etc.).

**Le commissaire de piste ne tourne jamais le dos à un aéronef dont le moteur est en marche.**

Le commissaire de piste ne peut inciter les concurrents à un décollage précipité quelles qu'en soient les raisons (nombre important de compétiteurs, préparation au sol incomplète, concurrent en stress, etc.).

Il doit au contraire s'assurer que chaque participant est en pleine possession de ses moyens et que sa sécurité est assurée.

Le commissaire de piste reste vigilant sur la possibilité de décollage ou non d'un concurrent lors de départs multiples, dont le vol reste sous la seule responsabilité de ce dernier.

S'ils estiment que les conditions de sécurité ne sont pas requises, les commissaires de piste ont toute autorité pour réguler le flux des départs (sous l'autorité du directeur de course).

##### Communication

Le commissaire de piste reste en liaison permanente (talkies walkies) avec les autres commissaires de piste et les directeurs de vols.

Le commissaire de piste n'a pas autorité à interdire un concurrent sur sa capacité à décoller (celui-ci est commandant de bord et reste seul juge et responsable de son départ ou non).

Le commissaire de piste peut reporter, voire interdire dans la mesure du possible un atterrissage dans le cas d'un risque de collision entre plusieurs aéronefs

Le commissaire de piste peut interrompre provisoirement une épreuve si le site est encombré par un mauvais départ, une chute, la défaillance d'un équipement, etc.

Le commissaire de piste est chargé de réinstaller le matériel bousculé pendant une épreuve (veiller à sa sécurité pendant cette phase).

#### **e. Après les épreuves**

En liaison avec les directeurs de course, le commissaire de piste est chargé de veiller au retour des appareils (pointage des arrivées en tenant compte des possibles interruptions de vol après "vachage")

Le commissaire de piste vérifie sur les fiches spécifiques la bonne qualité de l'écriture des éléments composants les résultats, l'apposition de son nom sur la fiche et des éventuelles infractions ou

comportement dangereux qu'il a pu constater de la part des concurrents, ainsi que la totalité des renseignements liés à l'épreuve y figure bien.

Le commissaire de piste récupère le matériel des épreuves (GPS, cartes, etc.).

Le commissaire de piste vérifie les scellements des téléphones portables et autres accessoires appartenant aux compétiteurs.

Le commissaire de piste surveille les zones de quarantaine (pas de contacts entre concurrents).

Le commissaire de piste rend compte de l'épreuve aux responsables des commissaires ou aux directeurs de courses.

A la fin de l'épreuve, le commissaire de piste récupère le matériel en place et libère la plate-forme.

Le commissaire de piste participe au débriefing de l'épreuve.

#### **f. Consignes spécifiques**

Le commissaire de piste ne peut signaler au concurrent d'aucune manière que ce soit (signe de la tête, geste discret de la main, etc.) le résultat d'une précision d'atterrissage, d'un carreau sur une cible, etc.

Si le commissaire de piste a une hésitation sur ce qu'il a vu, il sollicite automatiquement l'avis des autres commissaires de piste en poste sur l'épreuve pour déterminer le résultat. Il en informe son responsable si malgré tout un doute subsiste.

Le commissaire de piste ne décide pas seul de la fin de l'épreuve, il attend l'avis de son responsable qui est seul habilité à en déterminer le moment (prendre en compte que l'attente peut parfois être très longue, jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent...).

Après affichage des résultats, en cas de contestation de la part d'un concurrent, le commissaire de piste s'assure auprès de ses collègues de leur avis sur l'exactitude du résultat constaté. Il n'est pas habilité à rendre un quelconque avis et renvoie le concurrent contestataire vers son responsable des commissaires.

Si la contestation persiste, le responsable des commissaires de piste renvoie vers le directeur de course.

Si la contestation persiste, le directeur de course renvoie vers les juges, selon les règles appliquées en la matière.

Les directeurs de courses ou les juges peuvent solliciter les commissaires de piste en tant que témoins pour avoir leur avis sur une réclamation.

#### **g. Assistance aux compétiteurs**

Sauf avis contraire du directeur de course, les concurrents ne peuvent bénéficier d'aucune assistance extérieure dès lors qu'ils ont franchi la ligne de départ, ou qu'ils ont pénétré dans l'espace de quarantaine.

Le commissaire de piste ne peut assister (sauf danger spécifique) aucun concurrent pendant une épreuve, dès que le top départ de celle-ci est donné.

En cas de doute, il en informe son responsable qui prendra la décision qui s'impose.

Si le commissaire de piste constate le non-respect de cette clause, il le signale sur la fiche spécifique, au droit du nom du concurrent.

Les compétiteurs font seuls leur affaire de la mise en place de leur voile (paramoteurs) ou du démarrage des moteurs.

Après atterrissage, si le contexte l'oblige, le commissaire de piste peut exceptionnellement dans un souci de sécurité pour fluidifier l'épreuve, aider au dégagement du concurrent de la zone pour certaines épreuves (précisions d'atterrissage avec appareils multiples moteur coupé en approche).

## **8. ACTIVITES PARTICULIERES OU ANNEXES**

Pour les épreuves de consommation, contrôle de la vidange totale des réservoirs par les concurrents et mise en route du moteur par les pilotes jusqu'à extinction de celui-ci.

Contrôle du remplissage des bidons ou réservoirs des appareils avec des quantités spécifiques pour les épreuves de consommation.

Veiller à ce que l'activité de la plate-forme accueillante puisse se dérouler sans entraves pour les pilotes basés, en dehors des épreuves.

Veiller à ce que les activités de la classe paramoteur et des Microlights se déroulent en toute sécurité si elles doivent avoir lieu ensemble (pas de dépassement des zones affectées)

Veiller à ce que le public s'il est présent ne dépasse pas la zone affectée à son stationnement.

Accompagnement systématique de tout photographe par un commissaire de piste, pour un lieu défini et une durée limitée sur le site de la compétition (nombre limité) Un chasuble jaune fluo sera exigé et prêté à cette occasion.