

ANNEXE SLALOM

PARAMOTEUR



TABLE DES MATIERES

I. GENERALITES	3
1. Présentation :	4
2. Accès	4
3. Règles de Compétition	4
4. Décollage	5
4.1 Décollage dans un ordre prédéfini	5
4.2 Décollage sur ordre du commissaire	5
5. Atterrissage	5
II. DEROULEMENT	6
6. Règles de base du championnat	6
6.1 Objectifs	6
7. Attribution des titres	6
8. Principe de la compétition	6
9. Types d'épreuves	7
10. Briefing	7
11. Équipement obligatoire	7
12. Préparation des épreuves	8
13. Discipline au sol	8
14. Limitations de vol	8
15. Interruption d'une épreuve	8
16. Utilisation des drapeaux	9
17. Divers	9
18. Système de scoring	9
III. SECURITE :	11
19. Procédure de repêchage d'un pilote :	11
20. Procédure de redémarrage d'une machine :	11
IV. CATALOGUE D'EPREUVES :	11
21. Bonus :	12
22. Contacts :	Erreur ! Signet non défini.
FFPLUM	Erreur ! Signet non défini.
Le Pôle SPORT	Erreur ! Signet non défini.
La DTN	Erreur ! Signet non défini.

I.GENERALITES

I. GÉNÉRALITÉS

1. Présentation :

La **compétition** en pratique Paramoteur et en discipline slalom intègre les catégories suivantes :

- Paramoteur décollage à pied monoplace
- Paramoteur décollage chariot monoplace

Les objectifs sont :

- Promouvoir la discipline "Slalom et maniabilité" au sein de la communauté Paramoteur
- Partager les expériences, les savoirs, les techniques des pilotes de différents clubs et nations.
- Tester et confirmer le format de compétition

2. Accès

La participation en compétition paramoteur impose d'être titulaire :

- D'une licence sportive FFPLUM.
- Assurance RC.
- Certificat médical compétition.

Pour les pilotes étrangers d'une licence FAI en cours de validité.

3. Règles de Compétition

Conformément aux décisions de la CIMA lors de sa réunion annuelle du 5 au 7 novembre à Lausanne, toutes les compétitions de slalom se dérouleront dorénavant au-dessus de l'eau.

Tous les paramoteurs engagés dans la compétition doivent satisfaire aux exigences de la section 10 du code sportif de la FAI et de la réglementation Française.

Pour les pilotes étrangers, avoir obtenu de la part de l'organisateur des autorisations de survol du territoire Français.

Tous les décollages se feront sans aucune assistance autre que celle de sa propre équipe et après autorisation du Directeur de compétition.

Sur chaque étape, en fonction de la nature des épreuves et des conditions aérologiques, le changement de matériel sera autorisé après accord du Directeur de compétition et selon les modalités suivantes :

- Sont autorisés deux moteurs sur la compétition
- Sont autorisées deux voiles sur la compétition

Chaque pilote est responsable du bon état de son ensemble. Le Directeur de compétition peut à tout moment arrêter un ensemble s'il le juge non conforme ou dangereux.

4. 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 (DC).

Concernant les décollages :

- Si le DC 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 DC estime que les échecs au décollage sont volontaires il pourra, après un avertissement, exclure le pilote de la manche.

- Si le DC 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.

4.1 Décollage dans un ordre prédéfini

Un ordre de décollage peut être 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.

4.2 Décollage sur ordre du commissaire

Pour le bon déroulement de l'épreuve le DC peut exiger un décollage cadencé sur ordre des commissaires. En cas d'échec le pilote pourra être sanctionné.

5. Atterrissage

Le terrain d'atterrissage est une zone d'environ 50m x 50m selon le nombre de pilotes

II.DEROULEMENT

6. Règles de base du championnat

6.1 Objectifs

L'objectif général de l'équipe du pôle sport est de faire que la compétition soit ludique mais passionnante et accessible à tous : du pilote débutant validé au pilote qualifié et ou de renommée internationale.

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 maximums après publication officielle

7. Attribution des titres

Le Championnat de France de Slalom est Open, notamment dans la classe décollage à pied mono. Le titre de vainqueur de l'Open de France sera attribué au pilote gagnant.

Un classement Jeune de moins de 25ans sera également effectué, une récompense sera attribuée au meilleur d'entre eux, à l'issue du championnat.

A l'issue du championnat le titre de Champion de France sera attribué au pilote français le mieux classé dans chacune des catégories suivantes, pour autant qu'au moins 3 pilotes ou équipages français aient concourus :

- Décollage à pied monoplace homme
- Décollage à pied monoplace homme « espoir »
- Décollage à pied monoplace femme
- Chariot monoplace

8. Principe de la compétition

La compétition se déroule en deux temps : Une période de qualification avec un système de scoring spécifique puis des phases finales pour les meilleurs pilotes. Le nombre de qualifiés dépend du nombre d'inscrits.

- **Décollage à pied biplace, chariot mono et chariot biplace**, Ceux-ci feront l'objet de 3 poules différentes du début à la fin de la compétition, et le cumul de toutes les manches (sans cut) permettra d'établir le classement général.

Dans le cas où une classe biplace PF2 ou PL2 ne serait pas assez représentée en nombre d'inscrits, il sera possible de mélanger les PF2 avec les PF1 ou les PL2 avec les PL1.

9. Types d'épreuves

Les épreuves sont simples et définies par le DC et communiquées sur le tableau officiel ou par voies électronique.

10. Briefing

Le Directeur de la compétition organisera avant le début de la compétition un briefing général traitant des conditions particulières en service sur le site, des conditions de vols en slalom, des circuits en service pour les départs et arrivées ainsi que toutes informations utiles aux pilotes, en particulier les conditions de récupération en cas de mise à l'eau.

Les vols hors site pendant la compétition ne sont pas autorisés sauf accord du Directeur de compétition.

Chaque pilote s'engage à suivre et à ne pas perturber les briefings.

La veille au soir du début de la compétition un briefing général sera organisé et présentera les types de manches possibles qui se dérouleront pendant la compétition.

Il n'y aura plus de briefing de présentation des épreuves pendant la compétition, mais des heures de rendez-vous.

Lors d'un rendez-vous le DC donnera alors les informations sur le type de manche choisie, avec lecture de la manche sur le tableau officiel ou par voies électronique.

Chaque pilote sera susceptible d'être prêt à décoller dès la manche publiée. Il est donc impératif que chaque pilote ait une connaissance parfaite du règlement.

11. Équipement obligatoire

Chaque pilote devra :

- Se munir d'un jerrican pour vider son paramoteur en cas d'atterrissage dans l'eau.
- Être en possession d'un tapis environnemental pour remplir son réservoir, le vider ou tout autre manœuvre.
- Avoir un système de sécurité **automatique** type gilet de sauvetage avec cartouche de gaz plus un kit d'avance pour pouvoir revoler. De préférence installé sur le châssis.
- Avoir un parachute de secours.
- S'assurer de respecter la réglementation (carte jaune, brevet, assurance)

Sont recommandés :

- Les protection pilotes (plastron, genouillère, casque intégral)
- Les réservoirs de petite taille
- le niveau minimum de carburant doit être :
 - 30% jusqu'à une capacité de réservoir de 12L
 - 50% pour les réservoirs de capacité supérieur

Un marquage sera effectué au contrôle technique

L'objectif étant d'éviter une assiette piqueuse en cas d'atterrissage dans l'eau

ATTENTION : toutes les protections (casque, protections du thorax, des épaules, des avant-bras, des coudes, des genoux, des jambes, de la colonne et des chevilles, bouées, gilets de sauvetage doivent répondre à la norme Européenne).

L'INFRACTION A L'UNE DE CES REGLES ENTRAINERA UNE DISQUALIFICATION.

12. Préparation des épreuves

Dans la mesure où les conditions météo et le temps le permettent, le Directeur de compétition peut ouvrir une fenêtre d'entraînement avant une épreuve ou une série d'épreuves.

Chaque pilote et/ou équipe décolle, atterrit, vole et accomplit les parcours sous son entière responsabilité et accepte les risques inhérents aux épreuves de slalom.

Chaque pilote et ou équipe s'engage à ne pas voler au-dessus de ses moyens physiques et ou au-delà du domaine de vol de sa machine.

13. Discipline au sol

Les signaux des commissaires, les autorisations de décollages et les procédures d'atterrissages seront rappelés lors des briefings. Leur non-respect entraînera des pénalités.

14. Limitations de vol

Toute manœuvre considérée comme dangereuse pour le public, les structures, un autre aéronef ou le pilote lui-même sont interdites et entraîneront des pénalités ou une disqualification.

Le vol au-dessus des habitations n'est pas autorisé.

Le vol dans les nuages est strictement interdit.

Chaque pilote est attentif aux collisions possibles et se donne les moyens de les éviter.

Pendant les épreuves, le survol de la zone de slalom n'est pas autorisé à l'exception des vols médias. La quantité de carburant peut être limitée suivant les prescriptions du Directeur de course.

Équipement slalom : pylônes gonflables de 12, 10, 8 ou 6 mètres à la discrétion du Directeur de compétition, piquets articulés, cônes, cellules de chronométrage.

15. Interruption d'une épreuve

Le Directeur de compétition peut décider d'interrompre une épreuve et la poursuivre sous réserve de conditions acceptables.

À défaut, il peut annuler une manche, plusieurs manches ou la totalité de l'épreuve.

16. Utilisation des drapeaux

3 drapeaux sont utilisés durant la compétition.

Le drapeau vert signifie que le circuit est libre et que le pilote peut entrer dans le parcours.

Le drapeau rouge signifie que le circuit n'est pas libre ou que le pilote a commis une erreur durant son parcours.

Il doit alors quitter le circuit et revenir vers la zone d'atterrissage ou se diriger vers le circuit suivant si l'épreuve est constituée d'un enchaînement de parcours.

Le drapeau blanc signale un problème technique de l'organisation.

Le pilote doit quitter le circuit, revenir dans la zone d'attente et attendre à nouveau le drapeau vert pour revenir en course.

17. Divers

Les décisions du Directeur de compétition ne sont pas sujettes à contestation.

En fonction des conditions aérologiques et/ou de nature du terrain, le Directeur de compétition peut imposer de nouvelles règles.

18. Système de scoring

Le système de scoring sera organisé comme ci-dessous :

Le vainqueur de la manche obtient 1 point, le second 2 points, le troisième 3 points, etc.

Le pilote qui ne vole pas se voit attribuer le maximum de points + 6.

Le pilote qui fait une erreur de parcours se voit attribuer le maximum de points + 4.

Le pilote qui manque l'entrée de chronométrage se voit attribuer le maximum de points + 2.

Le pilote qui manque la sortie de chronométrage se voit attribuer le maximum de points.

Manches qualificatives : Le scoring suivra le barème suivant. (les 15 premiers marquent des points) avec addition des points pour chaque manche disputées, afin de déterminer un classement avant la finale.

Place	Points
1	25
2	20
3	16
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1
16 à X	0

- Pénalités : 0 pts pour les pilotes non partants, erreur de parcours, passage hors de la cellule, parcours non terminé.
- Partage en cas d'égalité : nombre de meilleures places sur l'ensemble des manches.
- A l'issue du classement de qualification, les 4 premiers sont qualifiés.

Format de la finale, épreuve en 1 contre 1 format ½ finale et finale, sur 2 manches gagnantes.

	1/2 Final	Final	vainqueur
A	Pilote 1	Vainqueur A	
	Pilote 4		
B	Pilote 2	Vainqueur B	
	Pilote 3		

Les places de 1 et 2 sont déterminées par la finale, les places 3,4 par les places respectives lors des épreuves de qualifications.

III. SECURITE :

19. Procédure de repêchage d'un pilote :

- Les 2 bateaux doivent être démarrés et en mouvement en permanence pendant la manche avec 2 personnes à bord
- Lors d'un atterrissage dans l'eau :
 - Le pilote doit attendre l'arrivée du bateau sans se débattre en restant calme
 - Le secouriste du bateau doit dans un premier temps maintenir le pilote en position assise dans l'eau à l'aide de la cage ou de la sellette
 - Dans un second temps le pilote peut se détacher ou un secouriste peut le détacher afin de le remonter à bord.
 - Et pour finir le matériel est récupérer

20. Procédure de redémarrage d'une machine :

En cas d'atterrissage dans l'eau une procédure a été établie pour la remise en route de la machine noyée. (voir annexe 1)

Une zone de remise en route doit être prévue équipée de tapis environnementaux ainsi que d'un extincteur

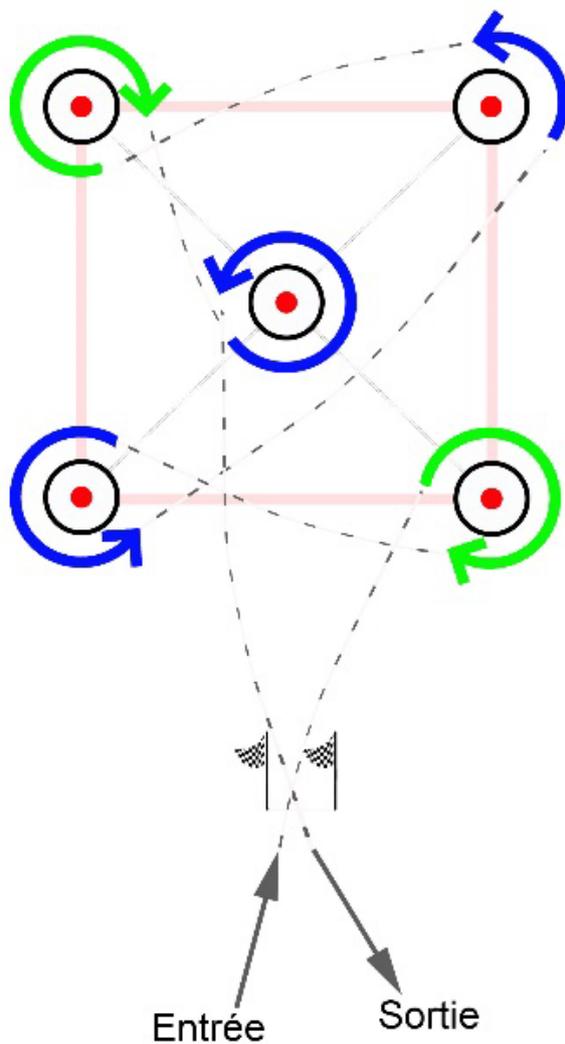
IV. CATALOGUE D'EPREUVES :

Les épreuves sont définies par le DC à l'avance et sont tirées au sort au fil des manches.

Voici ci-dessous un exemple de manche possible avec comme limite :

- Un maximum de 8 virages
- Un minimum de 2 virages
- Une obligation de rentrer et sortir par les portes
- Une obligation de respecter la hauteur d'entrée des portes (définie par un drapeau)
- Tourner à l'extérieur des pylônes

Exemple de circuit :



21. Bonus :

Des points bonus peuvent être attribués pour un « touché de bout d'aile dans l'eau », ou un « foot-drag » ces manœuvres peuvent être intégrées dans une manche.