



RÈGLEMENT GÉNÉRAL

COMPÉTITION EN ULM

Ce règlement sportif est rédigé et mis à jour afin de donner à chaque participant un cadre commun dans lequel tous les acteurs doivent évoluer.

Tous les participants s'engagent à 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.

Des annexes au règlement précisent le cadre des disciplines ULM.





TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| I - ORGANISATION GÉNÉRALE | 4 |
| Préambule | 4 |
| 1 – Inscriptions | 4 |
| 2 – classifications (base FAI) | 5 |
| 3 - Échanges - Réparations - Crash..... | 6 |
| 4 - Accessoires - Sanctions – Assistance | 7 |
| 5 - Jury | 8 |
| 6 - Réclamations | 8 |
| 7 - Le Pilote..... | 8 |
| II -DÉROULEMENT DES ÉPREUVES ET ORGANISATION AU SOL..... | 9 |
| 1 - PC Course | 9 |
| 2 - Briefing | 10 |
| 3 - Carburant et fueling | 10 |
| 4 - Météo | 11 |
| 5 - Cartes | 11 |
| 6 - Départs - Arrivées - Décollages - Atterrissages | 11 |
| 7 - Fenêtres horaires..... | 12 |
| 8 - Interruption d'épreuves | 12 |
| 9 - Parc fermé, parc machine..... | 13 |
| 10 - Fouille pilote – machine..... | 13 |
| 11 - Entre les épreuves | 13 |
| 12 - Vol test..... | 13 |
| 13 - Urgence et secours | 14 |
| 14 - La vache | 14 |
| 15 - Les enregistreurs de vol..... | 14 |
| 16 - Les mesures | 15 |
| 17 - Calcul des points (scoring) | 16 |
| III - INFRACTIONS, PÉNALITÉS ET SANCTIONS | 17 |



I - ORGANISATION GÉNÉRALE

Préambule

Depuis toujours, le championnat de France prend pour modèle ce qui se déroule au niveau international. Cela permet aux pilotes sélectionnés en Équipe de France une préparation cohérente aux rencontres mondiales.

Au fur et à mesure, la nature des épreuves, leur objectif et surtout leur formule de calcul se sont complexifiés au point de nécessiter un décryptage minutieux voire fastidieux.

La FFPLUM, soucieuse tout d'abord de l'intérêt des pilotes, souhaite mieux faire coïncider ses propositions de manches à leurs attentes.

L'objectif est clair : proposer des épreuves plus simples dans leur nature et surtout plus faciles à calculer, que ce soit pour les pilotes ou pour l'organisation.

Le comptage des points, plus basique, va permettre pour la plupart des manches de donner les résultats quelques heures seulement après l'atterrissage.

1 – Inscriptions

La compétition est ouverte à toute personne :

- Titulaire d'une licence de la F.F.P.L.U.M. accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de l'U.L.M. en compétition, qu'il soit pilote, copilote ou passager ; certificat de moins de 3 mois valable jusqu'à la fin des épreuves.
- À jour de sa cotisation fédérale pour l'année en cours.
- En possession d'originaux de documents en cours de validité, tels que :
- Un brevet de pilote ULM dans la classe concourue (pour les pilotes)
- Une assurance Responsabilité Civile + Individuelle Accident adaptée à la pratique en compétition. L'Individuelle Accident passager est requise pour les équipages Biplace
- La carte et de la fiche d'identification de l'U.L.M. ainsi que de l'accusé de réception, et de la Licence de Station d'Aéronef - Radio, le cas échéant.
- Majeure ou mineure de + de 15 ans. L'accompagnement de l'enfant sur le site du championnat ne peut se faire que sous la conduite d'une personne habilitée, tant dans les zones d'hébergement, sur l'aérodrome, pendant les périodes de non-vols. Une décharge à signer par le représentant légal du mineur devra être signée, ce document a pour but d'attirer l'attention pour que soit respectée la législation en vigueur en ce qui concerne les règles d'encadrement, d'organisation, de l'hébergement et de la sécurité lors de l'accueil de mineurs.

L'inscription se fait sur le site fédéral.

Tout pilote ne pouvant pas se libérer pour la totalité du championnat pourra, s'il le désire, ne participer qu'à une ou plusieurs épreuves, au début ou en cours de championnat, à condition d'en avertir l'organisation.



Dès la première épreuve, il n'est plus possible de changer de classe, de machine ou d'équipage. Pour prétendre au titre de Champion de France, il faut :

- Avoir la nationalité française ou prouver la résidence en France depuis plus de 3 ans (facture EDF, quittance de loyer, etc.).
- Ne pas avoir détenu une licence FAI d'une autre nation depuis au moins trois ans.
- Avoir trois concurrents au minimum classés dans la classe concernée lors des Championnats de France.
- Pour chaque classe d'ULM, un classement général servira à décerner le titre de Champion de France.

2 – classifications (base FAI)

La classification nationale est la suivante :

| PRATIQUES | DISCIPLINES | CLASSES | CATEGORIES | GENRES |
|------------|-------------|------------------------------------|----------------------|------------------------------|
| MICROLIGTS | CLASSIQUE | PENDULAIRE MULTIAXE AUTOGIRE | MONOPLACE BIPLACE | MASCULIN FEMININ MIXTE |
| | STOL* | | | |
| PARAMOTEUR | CLASSIQUE | PARAMOTEUR DECOLLAGE A PIED | MONOPLACE BIPLACE | MASCULIN FEMININ MIXTE |
| | | PARAMOTEUR CHARIOT | | |
| | SLALOM | PARAMOTEUR DECOLLAGE A PIED | MONOPLACE | MASCULIN FEMININ MIXTE |
| | | PARAMOTEUR CHARIOT | | |

Les classes et les catégories ne comprennent que des aéronefs répondant à la législation en vigueur, de ce fait le Directeur de Course peut effectuer les contrôles techniques inopinés sur la base de cette réglementation.

Classes acceptées en compétition :

- Paramoteur Monoplace & Biplace Décollage à pied
- Paramoteur Monoplace & Biplace Décollage en chariot
- Pendulaire Monoplace & Biplace
- Multiaxes Monoplace & Biplace
- Autogire Monoplace & Biplace

**Nouvelle discipline qui ne figure pas encore dans le catalogue sportif FIA. Une démarche est engagée pour organiser une procédure d'intégration et de développement.*



3 - Échanges - Réparations - Crash

Un ULM doit être utilisé pendant toute la compétition dans l'état dans lequel il a été pesé et/ou contrôlé (ainsi, à titre d'exemple, les carénages, verrières et freins ne peuvent être utilisés sélectivement selon les épreuves).

De même, un ULM doit utiliser pendant toute la compétition le ou les réservoir(s) avec le(s)quel(s) il a été pesé et ne peut en aucun cas ajouter ou enlever des réservoirs selon le type d'épreuve.

Une réparation consiste, soit à réparer un composant existant, soit à remplacer un des articles suivants :

- Plans horizontaux ou verticaux de l'empennage
- Gouvernes de bouts d'ailes
- Barres de structure
- Lattes
- Profilages
- Suspentes
- Élévateurs
- Cage de protection
- Accastillage, câbles, pneus, etc.

Par un composant **équivalent** quant à son incidence sur les performances.

Un échange est le remplacement d'un des articles suivants par un élément identique (dits composants principaux) :

- Aile principale
- Fuselage
- Bloc moteur (contenant les cylindres)
- Empennage
- Parapente
- Voilure souple
- Châssis
- Sellette
- Rotor

En théorie, un appareil est dit "**crashé**" si son pilote ne peut revoler sans réparations majeures mais cette notion est laissée à l'entière appréciation du Directeur de Course qui agit et décide en fonction du type d'épreuve.

En cas de crash reconnu et validé par le Directeur de Course, les points du pilote pour l'épreuve en cours sont annulés.

Toute réparation doit être soumise au préalable au Directeur de Course.

La réparation n'est pas pénalisée. Dans le cas d'une réparation ou d'un échange intervenant après dommage causé par un tiers non intentionnellement, toute pénalité est naturellement enlevée, pour autant que le concurrent parvienne à repartir avec un appareil de performances équivalentes à celles de l'appareil inscrit.



4 - Accessoires - Sanctions – Assistance

Matériel

- Le port du casque est obligatoire pour les paramoteurs, conseillé pour les multiaxes à cellules ouvertes.
- Une paire de chaussures adaptées à l'activité (fortement conseillé pour le décollage à pied).
- Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire.
- Le harnais de sécurité et l'emport d'un parachute de secours en état de fonctionnement avec sangle équipée d'un câble de sécurité, sont vivement recommandés pour les classes 2, 3 et 4 (Pendulaire, Multiaxes et Autogire).
- Le parachute de secours est obligatoire pour la classe 1 (Paramoteur).

Comportement et assistance

- 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 de l'organisateur, 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 exclusivement habilitées par le Directeur de Course.

Accessoires

- Tout appareil d'aide à la navigation (gyroscopique, électronique, GPS) non fourni par l'organisation est interdit.
- Radio émetteur - récepteur, interdite.
- L'emport de la radio V.H.F. ou de G.S.M, permet de contacter les organisateurs, en cas de besoin de secours ou d'atterrissage en campagne.
- Le portable sera scellé dans une enveloppe. Le pilote, à l'exception d'une nécessité évidente, n'a pas le droit d'ouvrir cette enveloppe. Dans le cas contraire, il sera sanctionné par des pénalités.
 - Ce moyen de communication doit être en conformité avec la législation locale en vigueur
- Sont également interdits :
 - Tout accessoire ou équipement considéré comme fantaisistes ou dangereux par le Directeur de Course.
 - Les lests (charges non indispensables au vol, ne faisant pas partie de l'équipement de vol ou utilisées en double emploi).



5 - Jury

Un jury de 3 personnes est formé pour chaque compétition. Le Président du jury est désigné par le Pôle Sport Fédéral. Les deux autres membres sont proposés par l'organisateur au Pôle Sport, qui peut refuser une candidature.

Ce jury représente la Fédération et a la tâche de s'assurer que la compétition se déroule conformément au présent règlement ; il doit s'employer à cette tâche avant le début de la compétition et pendant tout le déroulement de celle-ci.

En cas de désaccord avec l'organisateur de la compétition, c'est la décision du jury qui doit être appliquée.

6 - Réclamations

Le Directeur de Course de la compétition traite les réclamations des concurrents en premier recours. En appel, le jury traite les contestations (protêts) des concurrents.

La procédure est la suivante : suite à une réclamation adressée au Directeur de Course et en cas de désaccord persistant, le concurrent fait parvenir au jury, dans une enveloppe, la rédaction détaillée de sa contestation et un chèque de 100 €.

Le jury doit alors se réunir sans délai, entendre le Directeur de la compétition, faire éventuellement appel à tout autre témoignage qu'il jugerait utile, et rendre son verdict. Les 100 € ne sont rendus au concurrent que si sa contestation est acceptée. Sinon, ils sont versés à l'organisateur.

Les réclamations et les contestations doivent être faites en respectant des délais qui sont précisés sur les feuilles de résultats.

7 - Le Pilote

A - Responsabilité du pilote

Le pilote concurrent roule, décolle, atterrit et vole sous sa propre et seule responsabilité de commandant de bord. Il est libre, à tout moment, de choisir de décoller ou non.

Il 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, de respecter scrupuleusement les règles aéronautiques, 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.

Tout compétiteur peut refuser d'effectuer une épreuve ou une manœuvre qu'il jugerait à risque pour sa sécurité ou celle de son appareil.

B - 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.

C - 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 ou de son représentant, 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.

Des contrôles anti-dopage peuvent être diligentés par le ministère des Sports, dans ce cas les compétiteurs auront l'obligation de s'y soumettre.

D - Respect du milieu naturel

Les participants doivent respecter le milieu naturel au sein duquel se déroule la compétition et avoir une attitude de protection et de sauvegarde de l'environnement.

E - Numéro de compétiteur

L'identification obligatoire de l'aéronef fait office de numéro de compétiteur ; par commodité, 2 autocollants numérotés seront apposés sur l'ULM.

II - DÉROULEMENT DES ÉPREUVES ET ORGANISATION AU SOL

1 - PC Course

L'entrée du PC Course est interdite aux pilotes sans l'autorisation du Directeur de Course ou d'un membre de l'organisation.

Toutes les informations importantes (horaires de briefing, ouverture de manche, changement d'horaire ou de manche, résultats provisoires, etc.) sont affichées sur les panneaux d'affichage officiel défini au briefing général (un panneau sera réservé pour la classe paramoteur et un autre pour les autres classes).

Ces infos remplacent et annulent les directives données précédemment.

Chaque pilote doit donc venir consulter régulièrement le panneau d'affichage. Un quelconque changement dont le concurrent n'aurait pas pris connaissance résultera alors de sa seule responsabilité.



2 - Briefing

Le briefing est l'occasion de retrouver tous les pilotes avant le départ d'une épreuve. Il sert à commenter la manche, issue du catalogue d'épreuves.

Tout ce qui s'y dira servira de référence pour l'épreuve concernée.

Ainsi, le briefing doit se dérouler dans un laps de temps le plus court, écartant au maximum la possibilité de confusions ou de malentendus.

Toute intervention de la part d'un pilote ne doit s'effectuer qu'après l'autorisation du Directeur de Course.

Dans le cas contraire, le pilote pourra être sanctionné d'une pénalité, il pourra également être exclu du briefing voire de l'épreuve.

Avant chaque épreuve une feuille expliquant le contenu de l'épreuve à venir sera disponible à un endroit défini au briefing général.

3 - Carburant et fueling

Par carburant, on entend "carburant à brûler", c'est-à-dire essence et huile pour les deux temps.

Chaque concurrent doit avoir un réservoir avec un système de fermeture permettant un éventuel scellement.

Le carburant peut être libre et les réservoirs non scellés.

Pour certaines épreuves, la quantité de carburant emportée sera définie au briefing.

L'organisateur devra prévoir une aire de parking des machines scellées, parc fermé ou balisé, aire à laquelle l'accès est interdit.

À discrétion du Directeur de Course, au moment du fueling, le concurrent doit se présenter :

- Soit la machine vide de carburant (réservoir vide, circuit d'alimentation vide, carburateur et cuve vides).

Il a l'obligation de procéder à cette évacuation totale avant la présentation au fueling, les commissaires n'ayant alors qu'un rapide contrôle à effectuer.

Ce contrôle consiste à débrancher la durite arrivant au carburateur pour contrôler le système en amont, à vider la cuve du carburateur si c'est le cas.

Pour certaines classes d'U.L.M., après le remplissage des réservoirs, il sera demandé une mise en route du moteur pour une durée définie au briefing (max : 1 minute), afin de garantir un bon amorçage.

- Soit par marquage sur le réservoir de l'ULM ou pesage ou tout autre moyen suffisant. Ce contrôle sera effectué par les commissaires.

Il est demandé à tous les compétiteurs de se munir d'un jerrican à carburant identifié au nom du compétiteur.

En début de championnat il sera procédé à une pesée de carburant (quantité définie au briefing selon les



classes), ces jerricans seront enfermés dans un lieu sécurisé.

Ainsi, en cas d'épreuve de gestion de carburant, la procédure de fueling sera plus rapide dans son exécution puisque les quantités de carburant auront déjà été mesurées.

Le pilote doit tout mettre en œuvre pour faciliter le travail des commissaires et faire en sorte que le temps passé au fueling soit le plus court possible.

Une fenêtre de fueling peut ainsi être imposée ou un horaire de présentation pour chaque pilote. Dans le cas où le pilote ne se serait pas présenté dans les temps, des pénalités seront appliquées.

4 - Météo

Les informations météo communiquées par le Directeur de Course ne sont que des renseignements que le pilote se doit de vérifier afin d'établir sa stratégie de vol sous sa seule responsabilité.

5 - Cartes

L'organisateur doit présenter une carte officielle (différente selon les classes) qui servira de référence pour toutes les épreuves et les calculs.

L'inscription au championnat prévoit la fourniture d'une carte officielle par équipage.

6 - Départs - Arrivées - Décollages - Atterrissages

Les terrains officiels de départ et d'arrivée (**porte-avions ou boîtes**) sont spécifiques à chaque classe et délimités par des marques bien visibles (peinture blanche, chaux, cônes aux 4 angles).

Les terrains sont définis au briefing général et précisent aux concurrents les limites au-delà desquelles tout atterrissage ne sera pas validé.

Quelle que soit l'épreuve, le concurrent doit prendre le départ au signal du starter, il devra sinon libérer le porte-avions. Il doit décoller et atterrir dans le "porte-avions" désigné, sans assistance extérieure.

Tout le roulage au décollage et à l'atterrissage doit être effectué dans les terrains désignés au briefing par l'organisateur.

Après l'atterrissage, la sortie du porte-avions se fait sur ordre du commissaire de piste ; en aucun cas le demi-tour n'est autorisé.

Si l'aéronef sort du porte-avions avant d'avoir décollé ou avant d'avoir marqué l'arrêt après l'atterrissage, il perd 20 % des points de l'épreuve concernée.

S'il atterrit (premier touché du train principal) avant le porte-avions, à condition qu'il passe ensuite à l'intérieur du porte-avions avec le moteur de son appareil ou sur l'inertie naturelle de celui-ci, il perd 20 % de ses points à l'épreuve considérée, sauf pour les épreuves de précision d'atterrissage (cf. règlement).

Cas particulier :

- Faux départ. Un concurrent peut, pour raison de sécurité seulement, revenir se poser dans les 5 minutes suivant son départ.
- Retard au décollage avec horaire de convocation : 20 % de pénalités sur l'épreuve (précisé au briefing).



A – Décollage

Aucun pilote ne doit décoller sans l'autorisation du Directeur de Course ou d'un commissaire, garantissant ainsi que son départ a été pointé.

Chaque pilote doit contrôler soigneusement son matériel avant le décollage et il ne doit pas voler s'il n'est pas en parfaite condition.

Nous attirons l'attention du compétiteur sur ce point car il ne doit pas considérer l'ULM comme l'unique matériel, le fonctionnement des enregistreurs de vol est de la responsabilité du compétiteur.

L'ordre et les conditions de décollage sont en relation directe avec la nature de l'épreuve. Ils seront rappelés au moment du briefing.

B – Atterrissage

C'est une zone clairement délimitée dont la taille, la forme et l'exposition sont adaptées en fonction de la topographie du terrain, de sa situation et du nombre de pilotes susceptibles de s'y poser en même temps.

Cette zone doit être équipée d'au moins une manche à air.

Tout de suite après l'atterrissage, le pilote doit se rendre au panneau d'affichage pour prendre connaissance des dernières informations.

7 - Fenêtres horaires

L'organisateur, pour toutes les grandes épreuves, doit fixer une fenêtre horaire pendant laquelle les départs sont libres, dans l'ordre de la présentation au chef de piste, et une heure limite d'atterrissage, au-delà de laquelle les concurrents qui n'ont pas atterri sur le terrain marquent 0 sauf procédure spécifique définie au briefing.

Pour les petites épreuves locales, l'ordre de départ est au choix de l'organisateur, qui doit cependant s'arranger pour, au bout du compte, avoir donné les mêmes possibilités à tous.

Condition de validation d'une épreuve (applicable uniquement en cas de détérioration météo pendant la fenêtre) ; Un tiers des concurrents de chaque classe doit participer à l'épreuve en marquant des points, et au minimum deux (sauf classe avec une seule machine).

8 - Interruption d'épreuves

Si les conditions météo rendent le décollage dangereux, le Directeur de Course peut interrompre les départs, et rouvrir la fenêtre plus tard, sans empiéter toutefois sur l'horaire de fermeture prévu au briefing si un concurrent au moins est parti.

En revanche, si personne n'est parti, le Directeur de Course a tout pouvoir pour modifier l'horaire ou la nature de l'épreuve.

Si la fenêtre des décollages n'est pas restée ouverte plus de (2 minutes) X (nombre de concurrents présents à l'épreuve), l'épreuve est annulée. Une manche ne peut être validée si au moins 20 % des pilotes n'ont pas décollé.



En cas de détérioration météo (hors VFR) le pilote doit respecter les règles de l'air et ne pas engager la sécurité des biens et des personnes, dans ce cas l'atterrissage sur le terrain le plus proche ou en campagne s'impose.

9 - Parc fermé, parc machine

A - Parc fermé

Une fois le fueling effectué, le pilote doit placer sa machine dans le parc fermé, ou balisé (aire clairement délimitée par l'organisateur).

Aucune intervention sur la machine n'est alors autorisée sans l'autorisation du Directeur de Course. Dans le cas contraire, des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion, seront appliquées.

B - Parc machine

Près du terrain d'arrivée, sera installé un parc afin que les pilotes puissent y déposer leur machine juste après l'atterrissage.

Chaque pilote doit se conformer à cette procédure.

Le non-respect (machine abandonnée dans le terrain ou au milieu de la piste) entraînera des pénalités.

10- Fouille pilote – machine

Avant le départ en épreuve ou avant le décollage, ainsi qu'après l'atterrissage en retour d'épreuve, une fouille peut être effectuée sur le pilote et/ou la machine pour contrôler un fueling, un lest éventuel ou toute modification sur la machine.

Le pilote doit tout mettre en œuvre pour faciliter le travail des commissaires.

11- Entre les épreuves

Aucun pilote n'a le droit de décoller entre 2 épreuves sans l'autorisation du Directeur de Course, même si la compétition est ajournée ou décalée.

Aucun vol de reconnaissance du parcours n'est également permis.

12- Vol test

Le Directeur de Course peut autoriser un ou plusieurs pilotes à effectuer un vol - test afin d'évaluer les conditions aérologiques ou à l'issue d'une réparation.

Le ou les pilotes qui effectueront ce vol - test seront choisis par le Directeur de Course.



13- Urgence et secours

Tout pilote a obligation de porter secours et assistance à un concurrent en difficulté et à informer le Directeur de Course, dès l'atterrissage, s'il a aperçu un concurrent au sol.

14- La vache

En cas d'atterrissage en campagne, le pilote doit contacter en priorité et le plus rapidement possible l'organisation, c'est-à-dire avant toute autre personne.

Il doit indiquer à l'aide de sa carte, sa localisation précise et se rapprocher au mieux d'une voie de communication importante pour faciliter sa récupération, ainsi que transmettre à l'organisation la personne qui peut lui prêter assistance.

Même en cas de score 0, le pilote doit obligatoirement contacter l'organisation afin de pouvoir être pointé.

Tout pilote ayant effectué un atterrissage aux vaches (preuves à l'appui) et qui n'en aura pas informé le Directeur de Course sera exclu immédiatement de la compétition.

Les instances fédérales statueront sur les sanctions.

Il en sera de même pour tout pilote qui déclarerait intentionnellement un concurrent "vaché" dans le but de lui nuire.

15- Les enregistreurs de vol

Les enregistreurs de vol sont fournis par l'organisation de course. L'organisation a l'obligation de prévoir un enregistreur de vol par concurrent pour chaque épreuve le nécessitant.

Chaque compétiteur peut se munir de son propre enregistreur de vol en secours à condition qu'il ait été validé par le directeur de course et que le compétiteur fournisse les câbles et logiciel permettant de récupérer l'enregistrement au format NMEA.

Les concurrents devront se conformer aux explications d'utilisation définies au briefing.

16- Les mesures

A – Distances

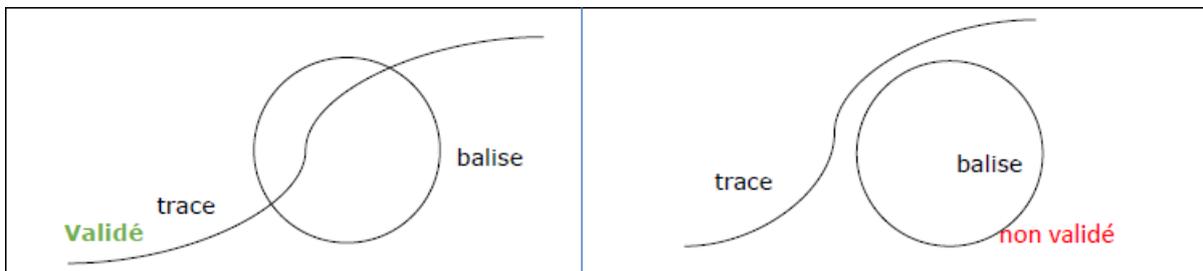
La carte officielle est la 1/100 000 IGN pour les Paramoteurs et 1/250 000 IGN pour les autres classes. Les mesures de distances sont donc effectuées par rapport à cette carte.

Une feuille de pointage du parcours effectué et des balises contournées est remplie à l'atterrissage par chaque pilote lors de certaines épreuves.

Sauf indication contraire au briefing, chaque balise donnée ne peut être contournée qu'une seule fois.

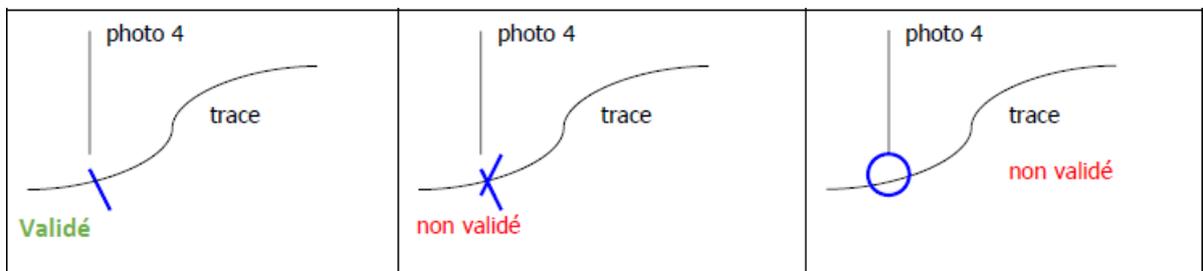
B – Balises

Une balise est définie comme un point caractéristique sur la carte (intersection de routes, pont, passage à niveau, etc.). Elle mesure 250 m de rayon. Pour être validée, la trace GPS doit couper le cercle.



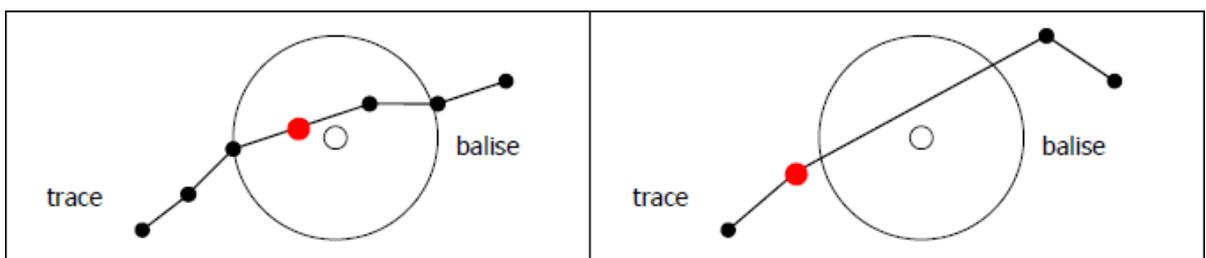
C - Report de photos et/ou bâches

Les photos et les bâches doivent être localisées sur le parcours puis reportées sur la déclaration avec un stylo bille ou un feutre fin par un trait perpendiculaire à la trace. La tolérance de report sera précisée au briefing.



D – Temps

Le temps est toujours pris puis rapporté à la seconde la plus proche pour les épreuves de navigation. Lors des épreuves chronométrées, et lorsque le temps est pris sur une balise, le point de référence est celui le plus près du centre du cercle.



E – Carburant

Le carburant alloué pour les épreuves de gestion de carburant est mesuré en litre ou au poids. Le carburant doit être toujours à température ambiante.



17- Calcul des points (scoring)

Le scoring est similaire à celui utilisé en compétition internationale, chaque énoncé de manche doit être accompagné de la formule de scoring.

Les égalités

Hormis les épreuves de précision d'atterrissage, les manches sont conçues pour ne pas avoir de pilotes ex-aequo, à de rares exceptions près, exemple :

- Dans le cas d'une épreuve de navigation, en cas d'égalité du nombre de balises entre plusieurs pilotes, le pilote le plus rapide sera classé devant, et ainsi de suite...
- Dans le cas d'une épreuve de gestion de carburant, en cas d'égalité sur le nombre de balises ou de distance parcourues, la priorité sera donnée au pilote ayant volé le plus longtemps, et ainsi de suite.

Ces cas de départage seront toujours évoqués dans l'énoncé de la manche.

À la fin de la compétition, en cas d'égalité au classement général entre pilotes pour les places du podium (1^{er}, 2^e ou 3^e), le départage se fera de la manière suivante :

Le pilote ayant gagné le plus de manches sera classé devant, à défaut ou en cas d'égalité nouvelle, le pilote ayant été le plus de fois 2^e, ou 3^e, etc.

III - INFRACTIONS, PÉNALITÉS ET SANCTIONS

Ce tableau, non-exhaustif, donne un aperçu des pénalités pouvant sanctionner certaines attitudes ou comportements.

- S0 = Score à 0 point
- DdIC = Disqualification de la compétition
- PQC = Perte de la qualité de compétiteur (1 mois à 2 ans)
- A = Avertissement.

| | |
|---|-------------|
| Non-accomplissement des ordres et instructions. | S0 |
| Acte portant atteinte à la dignité et au code sportif. | DdIC et PQC |
| Atteinte grave au milieu naturel. | DdIC et PQC |
| Ne pas informer d'une indisposition, d'une infirmité ou d'une prise de médicaments. | DdIC et PQC |
| Dopage. | DdIC et PQC |
| Réparation ou échange sans autorisation. | DdIC et PQC |
| Vol sans casque protecteur. | S0 |
| Pilote en présence d'un équipement interdit. | DdIC |
| Ouverture sans raison évidente de l'enveloppe - radio ou G.S.M. | S0 |
| Décollage sans autorisation. | S0 |
| Utilisation d'un transport pendant une épreuve (hors vache déclarée). | DdIC |
| Entrée dans le PC Course sans autorisation. | S0 |
| Pilote en retard au briefing. | A puis 20 % |
| Intervention durant le briefing sans autorisation. | A puis 20 % |
| Interventions répétées durant le briefing sans autorisation. | S0 |
| Présence de l'assistance sur le terrain pendant le déroulement d'une épreuve. | S0 |
| Intervention sur une machine dans le parc fermé. | DdIC |
| Pilotage hors domaine de vol. | S0 |
| Non-respect des règles de vol VFR. | DdIC |
| Ne pas prévenir l'organisation en cas de vache. | S0 |
| Violation des règles additives spécifiées pendant le briefing. | S0 |
| Récidive à une infraction. | DdIC et PQC |
| | |