



ANNEXE **STOL**

MICROLIGHTS

PENDULAIRE, MULTIAxes & AUTOGIRE



Table des matières

I.	PRÉSENTATION & ENCADREMENT.....	3
II.	DÉFINITIONS, INSCRIPTIONS & MODALITÉS.....	4
A.	PILOTES	4
1.	Pilotes français et/ou ayant une machine identifiée en France.....	4
2.	Pilotes étrangers.....	5
3.	Procédures d'arrivées.....	5
4.	Matériel	5
5.	Appui et assistance technique durant la compétition.....	5
B.	ENCADREMENT.....	5
6.	Briefing pilote	5
7.	Coordination ULM en vol et en mouvement au sol.....	6
8.	Déroulé de la compétition, sécurité aérienne	6
9.	Fréquences radio	6
10.	Sécurité des commissaires au sol	6
C.	MACHINE.....	6
11.	Contrôle de la machine	7
12.	Carburant.....	7
D.	CONDITIONS	7
13.	Météo	7
14.	Parking.....	7
15.	Présence des visiteurs sur les zones STOL, aires de manœuvre et trafic.....	7
16.	Gestion du point d'attente	7
17.	En cas d'évènement (incident / accident)	8
E.	PILOTAGE.....	8
18.	Porte-avion	8
19.	Décollage	9
20.	Gestion des approches non stabilisées ou interrompues	9
21.	Atterrissage	9
F.	SCORING.....	9
22.	Classement NATIONAL de référence du Championnat de France Microlights STOL.....	9
23.	Pénalités	10
24.	Poules et résultats.....	10
25.	Podium	11
III.	FICHES INFO.....	11
IV.	CATALOGUES D'ÉPREUVES : RESUMÉ DU RÈGLEMENT	12

I. PRÉSENTATION & ENCADREMENT

La **Fédération Française d'ULM (FFPLUM)**, dans le cadre de sa délégation de service public du ministère des Sports, encadre les deux pratiques sportives en ULM : le **Paramoteur** (Classe 1) et les **Microlights** (Classes 2, 3 et 4).

Le **STOL** (Short Takeoff and Landing) est une des disciplines des pratiques Microlights. La spécificité de cette discipline consiste à décoller et atterrir sur la plus courte distance possible, en toute sécurité.

Les vols se déroulent sur un aérodrome ou une base ULM, dans le volume du tour de piste, sous la forme d'une démonstration de pilotage sportive et technique.

Le classement se fait en additionnant les distances de décollage et d'atterrissage de chaque ULM. Le total le plus faible est recherché.

Définition des termes utilisés dans ce document :

- **ORGANISATEUR** : En charge de l'organisation de la compétition dans les différents aspects : sportif, sécurité, matériel et accueil des publics (STRUCTURE ULM et/ou COMITÉ RÉGIONALE).
- **GESTIONNAIRE du SITE** : Responsable en charge du fonctionnement des installations aéronautiques (aérodrome ou base ULM).
- **OFFICIEL FFPLUM** : Référent chargé d'accompagner, aider, contrôler la préparation et le déroulé de la compétition dans les règles ainsi que la délivrance des titres.
- **DIRECTEUR DE COURSE (DC)** : Personne validée par la FFPLUM pour encadrer la compétition officielle dans les aspects sportifs. Elle encadre les équipes chargées du déroulé des épreuves, de la mesure des performances et de la coanimation des briefings.
- **COORDINATEUR DES VOLS (CDV)**: Dans les sites ou installations de grandes envergures, ce poste peut être activé avec des fonctions précises sous la direction du DC. Personne chargée de communiquer les informations importantes aux compétiteurs au sol et en vol selon les situations. Il assure aussi l'information aux visiteurs en vol pour rendre imperméable la zone de compétition durant les runs.
- **STARTER** : Personne chargée de donner le top départ sur la ligne de référence (blanche). Il est le référent technique et valide les distances de décollage et d'atterrissage relevées par les commissaires.
- **PARKER** : Personne chargée de gérer le flux des ULM au sol. Il est le garant d'une bonne fluidité du trafic au sol. Les pilotes compétiteurs reçoivent ses instructions pour rouler lors de la compétition.
- **COMMISSAIRE** : Chargé de relever les distances au sol des performances des pilotes.
- **SCRIPT** : Personne qui note en temps réel les performances pour pallier une panne informatique.
- **SCORING** : Personne chargée de retranscrire les résultats au fil de l'eau sur un support informatique.

II. DÉFINITIONS, INSCRIPTIONS & MODALITÉS

■ ACCESS-STOL

La catégorie **ACCESS-STOL** permet à tout pilote breveté souhaitant découvrir le STOL ou à un pilote confirmé STOL ne désirant pas figurer au classement d'une compétition, à pratiquer la discipline tout en bénéficiant de la logistique et sécurité mise en place lors des compétitions officielles organisées par la Fédération Française d'ULM (FFPLUM).

Bien que leurs performances soient mesurées, aucun classement des pilotes de la catégorie **ACCESS-STOL** ne sera effectué.

Il est à noter que lors d'une compétition, la présence d'au moins 8 compétiteurs au classement NATIONAL du Championnat de France Microlights STOL sera demandée avant d'accepter des inscriptions en catégorie ACCESS STOL.

■ CHAMPIONNAT DE FRANCE MICROLIGHTS STOL

La participation au championnat de France Microlights STOL est ouverte à tout pilote et tout appareil répondant aux critères de définition d'un ULM des classes 2 (Pendulaire), 3 (Multiaxes) et 4 (Autogyre).

La compétition et le classement de type **SCRATCH** permettent aux pilotes de s'entraîner et de démontrer leurs compétences en vol STOL dans un environnement contrôlé où leurs meilleures performances seront comptabilisées. À l'issue de chaque compétition et seulement pour les pilotes et machines répondants aux critères définis, le classement **NATIONAL** pour le **championnat de France Microlights STOL** sera déterminé à partir du classement **SCRATCH**.

En fin de saison et aux vues des résultats du classement **NATIONAL**, le champion de France Microlights STOL sera déclaré et la possible future équipe de France Microlights STOL sera constituée.

A. PILOTES

1. Pilotes français et/ou ayant une machine identifiée en France

Les modalités d'inscription seront précisées dans la fiche pratique de l'organisateur. Seuls les dossiers complets seront validés, à savoir :

- Carte d'identification (jaune).
- Fiche d'identification
- Déclaration d'aptitude au vol de moins de 2 ans.
- Licence fédérale de l'année en cours.
- Une assurance en cours de validité.
- Certificat médical de non-contre-indication à la pratique d'ULM en compétition valable le jour de la compétition (N-1). Ce certificat médical est délivré par un médecin généraliste.
Un certificat médical aéronautique est accepté dans les mêmes conditions.
- Être à jour de la participation de l'inscription.
- Une machine en ordre de marche dans les conditions de la réglementation, avec l'affichage du numéro d'équipage. Un contrôle visuel des commissaires de courses sera procédé avant la compétition et actera l'inscription à la compétition. Les autorités présentes pourront également procéder aux contrôles de vigueur.

2. Pilotes étrangers

Les pilotes étrangers sont invités à participer aux compétitions STOL en France sous ces conditions :

- L'inscription devra être réalisée, au plus tard, **deux** semaines avant le début de la compétition.
- Le pilote devra fournir la validation DGAC « Permit to fly » à l'ORGANISATEUR lors de l'inscription si sa machine ne répond pas à la réglementation ULM Française.
- Les documents de la machine doivent être en conformité avec le pays d'origine.
- Posséder une assurance en cours de validité et couvrant les compétitions.
- Posséder une licence fédérale FFPLUM à jour ou une licence fédérale aéronautique du pays d'origine à jour ou une Licence FAI compétition ainsi qu'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique ULM en compétition ou un certificat médical aéronautique.

3. Procédures d'arrivées

Selon le site et les règles locales des compléments peuvent être imposés et communiqués aux participants.

- La procédure d'arrivée devra être conforme à la carte VAC ou la fiche BASULM si la compétition est réalisée sur une base ULM.
- À l'arrivée, garez-vous sur le parking prévu à cet effet.
- La piste en service sera indiquée par l'organisation en fonction des éléments du jour (cf. carte VAC).
- Après le briefing général, les ULM participants rouleront en groupe (nb à définir) du parking à la zone STOL aux ordres des « Parker ».
- La piste en service sera nommée ZONE DE STOL sur le plan.
- Une zone sera utilisée pour le roulage des ULM (nommée sur le plan).
- Une zone est réservée aux visiteurs et public.
- Pendant la rencontre, les ULM participants à la compétition seront stationnés si possible dans une zone dédiée « PARKING MACHINES EN COMPÉTITIONS »

4. Matériel

- La ceinture ou le harnais est obligatoire.
- Le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement conseillé.

5. Appui et assistance technique durant la compétition

Les assistants des compétiteurs doivent se conformer aux prescriptions de l'organisateur et sont sous la responsabilité du compétiteur. Une zone « public » accueillera les accompagnants.

(pass) + Gilets de couleur spécifique selon les missions et zones d'accès.

Exemple : orange pour l'organisation, bleu pour les compétiteurs, les assistants auront un badge « laissez passer ».

B. ENCADREMENT

6. Briefing pilote

- Avant le briefing général, lors du contrôle, munissez-vous de vos papiers. -

- Présence obligatoire des compétiteurs à chaque briefing.
- Les briefings auront lieu dans une salle dédiée à cet effet. Ils seront programmés par la Direction de courses autant de fois que nécessaires.
- Toutes les procédures particulières au STOL ainsi que les rappels de sécurité seront données à chaque briefing équipage.

7. Coordination ULM en vol et en mouvement au sol

- Une fréquence est dédiée à la manifestation, elle sera utilisée par les compétiteurs aussi bien au sol qu'en vol. Le STARTER et le PARKER donneront les consignes via cette fréquence.
- Pour la circulation aérienne des ULM visiteurs, une fréquence sera communiquée (conformément à la carte VAC ou la fiche base ulm) sera utilisée en auto-information ou dans les règles fixées par le gestionnaire.
- Un coordinateur des vols (CDV) veillera la fréquence dédiée aux arrivées et départs des machines visiteurs. Il est rappelé que le pilote commandant de bord reste à tout moment seul responsable de la conduite et de la poursuite de son vol, dans le strict respect des règles de vol à vue (V.F.R.).
- Utilisation de signaux visuels (drapeaux pour les manœuvres au sol dans la zone STOL). Pour assurer un espacement constant entre ULM, le tracé des circuits et certaines vitesses seront recommandés au cours du briefing.

8. Déroulé de la compétition, sécurité aérienne

- Arrivée des compétiteurs et vérification des documents, (recommandation sous la responsabilité du pilote) selon le programme et l'accès de préférence la veille de la compétition.
- Gestion des départs (retour) sous la responsabilité des pilotes.
- Gestion de la fatigue / Mise à disposition pour les compétiteurs d'un espace de repos (salle de briefing ou autre).
- La participation à chaque briefing est obligatoire.
- Il doit rester 15L d'essence minimum dans le réservoir à la fin de chaque RUN.

9. Fréquences radio

- Une seule fréquence est activée (pilotes / sol). (Voir plus haut)
 - Le numéro d'inscription sera utilisé et devra être visible et identifiable.
 - En cas d'utilisation du site par d'autres aéronefs, un coordinateur des vols (CDV) fera le lien entre les deux fréquences.

10. Sécurité des commissaires au sol

Le top décollage sera donné par le juge de ligne de référence (STARTER).

C. MACHINE

- Les ULM biplaces n'ont qu'une personne à bord pendant les épreuves, les passagers sont interdits.
- La « vent arrière » se faisant à 110Km/h et pour la sécurité des pilotes d'un RUN en tour de piste, chaque machine doit pouvoir voler à cette vitesse.
- Carburant : Quantité > 15L à l'issue des RUN.

- Définir des zones de sites vachable possibles sur pistes ou sites autorisés (précisé durant le briefing et sous la responsabilité des pilotes).

11. Contrôle de la machine

Un point sera fait avec un des commissaires sur la situation de la machine au début et durant la compétition. Les points contrôlés en présence du pilote sont :

- L'état général de la machine.
- En phase avec la réglementation.
- L'ensemble de ses éléments sont sous la responsabilité du pilote.
- Les documents de l'ULM ainsi que du pilote devront pouvoir être présentés sur demande de la direction de course ou de la BGTA.
- En cas d'incident aéronautique seul le directeur des courses est habilité à autoriser la reprise des vols. Un technicien, compétant, reconnu par la direction de course pourra donner un avis.

12. Carburant

- La gestion du carburant demeure sous la responsabilité du pilote.
- La quantité minimale doit permettre d'atteindre les installations proches notamment l'aérodrome de décollage : voir fiche infos de l'organisateur.
- Ayez dans votre appareil à minima 15L de réserve en plus du carburant minimum destiné à l'épreuve. (en référence à la réglementation).
- Soyez attentif à la gestion de votre carburant.
- L'organisateur prévoit une aire de parking des machines scellées, parc fermé ou balisé, aire à laquelle l'accès est interdit sans autorisation du Directeur de Course.
3 appareils (tirés au sort) seront contrôlés à l'issue d'une épreuve de la compétition.

D. CONDITIONS

13. Météo

Le DC et ou le CDV communiqueront la situation et les minimas météo pour activer ou mettre en pause le déroulé de la compétition.

Le pilote prend la décision seul de décoller ou non.

14. Parking

- Sécurité à la mise en route moteur. Aucun démarrage moteur sans pilote dans l'ULM ne sera admis. la sanction sera l'élimination.
- Le roulage se fait uniquement aux ordres des PARKER ou STARTER.

15. Présence des visiteurs sur les zones STOL, aires de manœuvre et trafic

Les zones doivent être organisées avec un accès encadré.

Installation de barrières et restrictions d'accès mise en place par l'organisation.

16. Gestion du point d'attente

Sous la responsabilité du **PARKER**.

17. En cas d'évènement (incident / accident)

En cas d'évènement et la présence d'un ULM qui impose une intervention, l'aérodrome sera non accessible pour les aéronefs en vol.

Le DC et ou le CDV avec l'organisateur organiseront les étapes pour assurer la sécurité et le relais pour le sauvetage et la prise en charge sur le site.

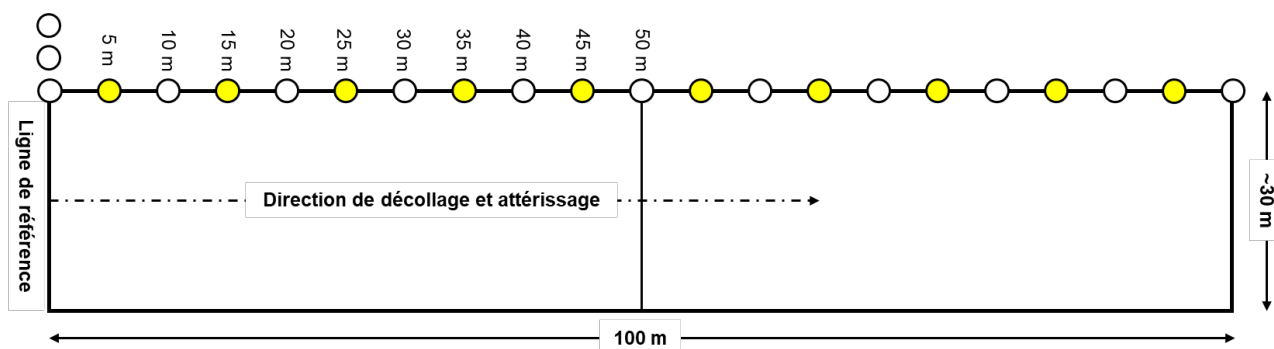
- Si l'aéronef présent sur la piste n'est pas déplaçable, le Coordinateur des Vols (CDV) en lien avec le starter et le starter (machine en compétition) organiseront la communication des consignes aux aéronefs en vol afin qu'ils se dirigent sur l'aérodrome de dégagement. Un commissaire sera chargé de faire le relais d'information pour organiser le retour.
- Si l'aéronef est déplaçable un Coordinateur Des Vols et le starter seront chargés de communiquer les infos et les recommandations d'espace pour organiser les atterrissages dans les conditions normales.

Selon la situation, l'organisateur et le DC et ou le CDV organiseront la reprise ou l'arrêt officielle de la compétition.

E. PILOTAGE

18. Porte-avion

- Le terrain officiel inclut le départ et l'arrivée sous forme d'un rectangle de 100 mètres de long sur communément 30 mètres de large, un pont de « porte-avions » délimités par des marques bien visibles (généralement peinture blanche, chaux, petits cônes aux 4 angles & flammes).



■ Figure 1 : Exemple de pont de porte-avions.

- La ligne de référence est peinte généralement blanche avec une largeur communément de 40 centimètres et à partir de laquelle les mesures de distances sont effectuées. Au décollage et atterrissage, les distances sont mesurées à partir du côté **vent arrière** de la ligne donc prennent sa largeur en compte.
- La sortie du porte-avions se fait sur ordre du commissaire de piste, demi-tours interdits !
- Si l'ULM sort du porte-avions avant d'avoir décollé ou avant d'avoir marqué l'arrêt après l'atterrissage, ce décollage ou cet atterrissage ne sera pas validé.
- Communiquez et respectez la phraséologie et l'utilisation de la radio sur la fréquence communiquée par le DC. Elle sera précisée dans la fiche info pratique de l'organisateur.

19. Décollage

- Recommandations et rappels communiqués au briefing.
- Roulage et placement aux ordres du STARTER.
- Les roues du train principal doivent être sur la ligne de référence, l'axe de roue faisant référence.
- Départ au signal du drapeau du STARTER abaissé.
- La prise de vitesse, la rotation, le décollage des roues, le palier d'accélération et la montée sont réalisés dans l'axe de la piste.
- Pas de manœuvres brusques au décollage et dans le circuit de piste.
- PAS DE MONTÉE À FORTE PENTE : quand les roues quittent le sol, votre performance est terminée. Toute manœuvre dangereuse sera sujette à possible disqualification.

20. Gestion des approches non stabilisées ou interrompues

- Aucune limite de temps n'est donnée, les remises de gaz ne sont pas sanctionnées mais encouragées pour éviter les posés hasardeux et surtout assurer la sécurité.

21. Atterrissage

- Naviguez, soyez précis dans votre pilotage, respectez le tour de piste, gardez l'œil sur le trafic, réalisez des approches en toute sécurité et remettez les gaz si besoin.
- Un atterrissage est validé quand le train principal est posé sur ou après la ligne de référence. Dans le cas d'un posé sur la ligne de référence, l'axe de roue du train principal fait office de référence.
- Le touché du sol par le train principal avant la ligne de référence invalide l'atterrissage.
- Pour les multiaxes trains classiques, le touché de la roulette de queue avant la ligne n'invalide pas l'atterrissage de même que le patin protecteur de queue des tricycles.
- Les remises de gaz sont des actions de sécurité courantes. Si les conditions en courte finale se détériorent et vous approchez vos limites et celles de votre machine, remettez les gaz.
- L'appareil doit effectuer un arrêt complet, et doit rester immobile jusqu'à ce que les commissaires aient mesuré la distance d'atterrissage puis enfin autorisés l'appareil à sortir du Porte Avion. Ne bougez pas sans avoir été autorisé par le COMMISSAIRE.
- La distance d'atterrissage est mesurée depuis la ligne de référence jusqu'à la roue du train principal la plus proche.
- Si l'ULM quitte le Porte Avion avant son arrêt complet à la suite de l'atterrissage, l'atterrissage ne sera pas validé.

F. SCORING

22. Classement NATIONAL de référence du Championnat de France Microlights STOL

Le classement NATIONAL, basé sur le classement SCRATCH, prend en compte les performances réalisées par chaque pilote au cours de chaque compétition de la saison en cours, sous réserve que les pilotes remplissent les critères suivants :

- Pilote de nationalité française avec un appareil sous identification ULM française.
- Pilote de nationalité française avec un appareil sous identification ULM étrangère mais répondant aux critères d'identification d'un ULM français.

- Pilote de nationalité étrangère ayant sa résidence principale en France avec un appareil sous identification ULM française.
- Pilote de nationalité étrangère ayant sa résidence principale en France avec un appareil sous identification ULM étrangère mais répondant aux critères d'identification d'un ULM français.

À l'issue de chaque manche, les points acquis sont ajoutés à chaque compétiteur afin d'alimenter le classement national par classe d'ULM (2,-3,-4).

Place	Points manche
1	25
2	18
3	15
4	12
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15 et +	1

- Les points seront attribués à chaque participant en fonction de leur position, conformément au tableau ci-dessus.
- Les points de chaque manche sont additionnés en fin de saison afin de décerner le titre de **Champion de France** dans chacune des classes d'ULM (2, -3, -4)
- En cas d'ex æquo, la meilleure place obtenue au cours de l'année départagera les pilotes. Si l'égalité persiste la meilleure performance en finale sera prise en compte.
- La saison suivante un nouveau classement redémarre.

23. Pénalités

Liste des pénalités générales applicables à la compétition :

- En cas d'incident aérien d'une machine en vol ou au sol, seule la machine engagée peut aller au bout de la compétition, le pilote ne peut pas continuer avec une autre machine.
- Si la machine est réparable, elle ne pourra revoler après réparation, que sur autorisation du DC.
- L'ordre de passage établi dans les poules doit être scrupuleusement respecté. Si un pilote n'est pas prêt à s'aligner sur la ligne de départ au moment prévu, son tour sera déclaré perdu et ne pourra pas être récupéré sauf avis du DC.
- L'organisation se réserve le droit de disqualifier tout participant qui engagerait sa sécurité ou celle des autres participants.

24. Poules et résultats

- La phase d'entraînement est ouverte à tous et est fortement recommandée.
- Il n'y a pas de sélection par élimination.

- Nous souhaitons que tous les participants puissent voler chaque jour. À ce titre, nous avons fait le choix d'une compétition sous forme de poules et d'un classement de type SCRATCH.
- Les poules de qualification seront déterminées de la façon suivante :
 - Les pilotes ayant déjà été classés au classement NATIONAL du Championnat de France Microlights STOL ou ayant été classés au SCRATCH lors d'une compétition des deux dernières saisons, seront regroupés par ordre inverse de leur performance.
 - Pour tous les autres pilotes participant pour la première fois ou n'ayant pas concouru depuis plus de deux ans, leur attribution d'un ordre de passage sera déterminé par la direction de course.
- La phase de qualification sert à déterminer l'ordre de passage pour la finale. Les poules de finales seront constituées par ordre décroissant de performance de chaque pilote.
- Les pilotes de la catégorie ACCESS-STOL n'auront pas la possibilité de participer à la poule de finale (ou poule « A »).
- En cas d'ex aequo dans la phase qualificative, une manche supplémentaire sera réalisée pour départager les compétiteurs.
- S'il y a une réclamation, la procédure prévoit une commission, constituée de 3 membres nommés au briefing général par la direction des courses et indépendante, qui étudiera les requêtes formulées en référence au règlement STOL.
- Le prix fixé pour déposer une réclamation est de 50 €. En cas de constat d'irrégularité ou d'erreur de l'organisation, cette somme sera restituée.

25. Podium

- Les catégories sont mixtes hommes/femmes.
- Les 3 classes d'ULM (2, 3, 4) seront différenciées.
- Les catégories monoplaces seront différenciées des catégories biplaces.
- Pour être classé, il faut au moins 3 participants dans la catégorie concernée.
- Une coupe sera attribuée aux vainqueurs de chaque classe d'ULM par catégorie.
- L'organisateur en accord avec le DC pourra proposer un ou plusieurs trophées pour récompenser les participants.

III. FICHE PRATIQUE DE L'ORGANISATEUR

Dans le cadre des compétitions officielles inscrites dans le calendrier sportif fédéral, une fiche pratique intégrera l'ensemble des informations utiles aux participants.

Elle comprendra les informations générales de l'organisateur, l'organigramme et les contacts de la structure organisatrice, le programme sportif, les modalités d'accès, les commodités disponibles durant la compétition, ainsi que les spécificités locales.

IV. CATALOGUES D'ÉPREUVES : RESUMÉ DU RÈGLEMENT

- L'objectif est que l'appareil atteigne les distances combinées de décollage et d'atterrissage les plus courtes depuis la ligne de départ du porte-avions.
- Cette discipline simule des décollages et des atterrissages sur le pont d'un porte-avions, le pont ayant une distance maximale de 100 mètres de long et généralement au moins 30 mètres de large (voir figure 1.).
- La largeur du pont peut être ajustée à la largeur de la piste existante.
- La ligne de départ doit être clairement visible depuis les airs.
- La longueur totale du pont est marquée par des repères de référence à chaque 5 et 10 mètres sur le côté du pont.
- La marque des 50 mètres peut être symbolisée par un trait plein au sol sur toute la largeur du pont.

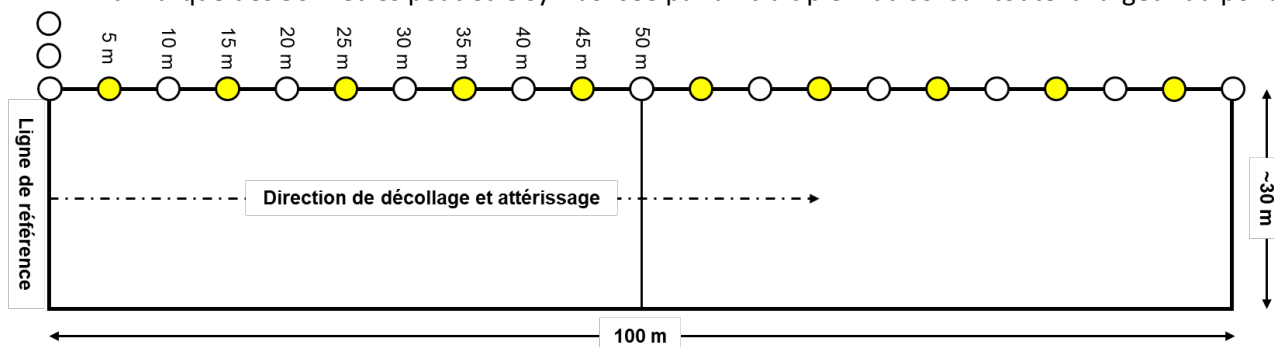


Figure 1 : Exemple de pont de porte-avions.

- Chaque poule comprend un nombre maximum d'ULM précisé lors du briefing général et dans la fiche pratique.
- Un RUN se compose de deux tours de piste de l'aérodrome ou base ULM pour chaque poule.
- L'alignement sur la ligne de référence et le décollage se font sur ordres du STARTER.
- La distance de décollage est mesurée et validée lorsque les roues principales quittent le sol et ne rebondissent pas.
- La sortie du pont du porte-avions est définie par le premier élément du train d'atterrissage qui quitte les limites de ce dernier.
- L'atterrissage est mesuré et validé lorsque les roues du train d'atterrissage principal se posent sur ou après la ligne de référence et que l'appareil s'arrête complètement à l'intérieur des 100 mètres du pont du porte-avions et dans la plus courte distance. En cas de rebond, le dernier touché sera retenu pour mesurer la distance d'atterrissage.
- Les ULM de classe 3 ou RAL1T/E ne seront pas pénalisés lorsque la protection de queue (pour les tricycles) ou la roulette de queue (pour les trains classiques), touche le sol avant la ligne de référence. Atterrir en plus de 100 mètres et quitter le pont du porte-avions à son extrémité invalide l'atterrissage. La sortie du pont du porte-avions doit être effectuée par son extrémité sur ordre d'un COMMISSAIRE et non par les côtés, sauf indication expresse d'un COMMISSAIRE.
- Le score d'un RUN est basé sur l'addition de la distance de décollage la plus courte à la distance d'atterrissage la plus courte, enregistrée à partir des deux tours de piste. Soit le meilleur résultat du RUN.

Exemple :

Décollage-1=15m, Atterrissage-1=35m, Décollage-2=10m, Atterrissage-2=40m : distance retenue =45m.

Ce choix a été fait pour libérer au maximum les pilotes du stress de performance. Tout le monde a une seconde chance lors du même RUN. La règle est commune à tous.

- Le club organisateur affilié à la FFPLUM, est responsable de l'organisation et du déroulement des vols, ainsi que de l'accueil des équipages.
- La FFPLUM est en appui pour officialiser et accompagner l'organisation sportive. Dans le cadre de la Commission Sport, cette compétition est intégrée à l'agenda sportif fédéral.
- Le gestionnaire de l'aérodrome ou de la base ULM est responsable des infrastructures aéronautiques et de l'accueil des visiteurs. Il assure la logistique matérielle (barrières, balisage, entretien de la piste, des locaux et des parkings, etc.).
- Un organigramme sera communiqué avec les fonctions et contacts dans la fiche info pratiques.