

Challenge régional paramoteur Alsace 2012.

Règlement intérieur

Un règlement est rédigé afin de donner à chaque participant un cadre commun dans lequel tous les acteurs doivent évoluer.

Tous les acteurs 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.

I organisation générale

Préambule : l'objectif de la compétition régionale de paramoteur de Brumath est de proposer des épreuves simples dans leur nature, accessibles au plus grand nombre, inspirée ou identique à celles que l'on rencontre classiquement dans les compétitions de paramoteurs organisées par la fffplum.

1 Inscription :

Tout participant à la compétition est titulaire d'un brevet de pilote d'Ulm classe paramoteur, sa voile est identifiée et sa carte et fiche d'identification sont à jour. Il a souscrit une assurance responsabilité civile adaptée à la pratique de la compétition en paramoteur.

Chaque participant fournit au moment de l'inscription un certificat médical valable pour l'année en cours attestant la non contre indication à la pratique du paramoteur en compétition.

2 accessoires sanctions assistance :

Le port du casque est obligatoire.

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.

Pendant l'épreuve l'assistance est interdite les seules aide possibles seront apportées par les commissaires ou autres personnes habilitées par le directeur de course.

GPS, radio interdite.

3 le pilote :

Le concurrent décolle, vole et atterrit sous sa propre responsabilité. Dès que le directeur de course a autorisé les décollages pour l'épreuve, il est libre à tout moment 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, d'être vigilant à la circulation aérienne, à l'évolution des conditions de vol et atterrir si à son avis les conditions présentent un quelconque danger.

Chaque participant s'engage à respecter les zones de vol et de non vol telle que définie sur l'affichage du club house du terrain de Brumath et qui seront rappelées lors du briefing.

Les participants s'engagent à s'abstenir d'effectuer le moindre passage à faible altitude au dessus des éventuels spectateurs.

Les participants respecteront un cône de sécurité leur permettant à tout moment de se poser sur un espace dégagé éloigné d'éventuels spectateurs.

Le pilote ne doit pas voler s'il souffre d'une anomalie physique ou mentale incompatible avec le vol. Il ne doit pas voler sous l'emprise de drogue alcool ou médicament.

4 décollages et atterrissages

Ceux sont à effectuer sur la zone délimitée et expliquée lors du briefing.

Aucun pilote ne peut décoller sans l'autorisation du directeur de course ou du commissaire chargé du décollage.

5 Interruption de l'épreuve.

En cas de dégradation des conditions météo, le directeur de course peut à n'importe quel moment interrompre les départs et annuler ou reporter les épreuves.

Liste des épreuves

Economie pure(décollage à pieds et chariots)

But :

Décoller avec une quantité allouée de carburant et rester en vol le plus longtemps possible.

Principe :

L'ordre de décollage est libre dans les limites horaires de la fenêtre.
Il est obligatoire pendant l'épreuve de rester dans la zone de vol définie.

Pénalités :

- Atterrissage hors du périmètre du terrain défini au briefing : 100 %
- Vol hors de la zone définie : 100 %

Calcul : Temps Pilote / Temps Maximum

1er : 10 points

2e : 7 points

3e: 5 points

4e: 4points

5e: 3 points

6e : 2 points

7e : 1 point

8e et suivants : 0 points

Précision d'atterrissage (décollage à pied)

But :

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

Principe :

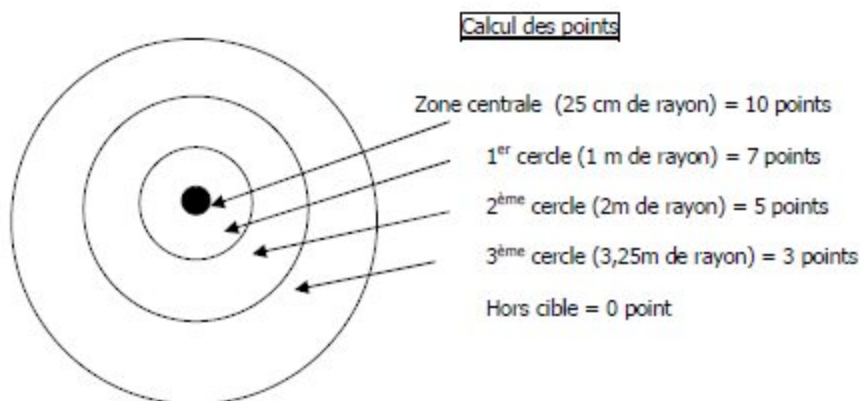
Sur ordre du commissaire chaque pilote décollera à son tour. Après s'être élevé il passera à la verticale du terrain à une altitude comprise entre 100 et 200 mètres. Il coupera son moteur et viendra atterrir sur une cible située sur l'aire d'atterrissage.

Le premier touché du pilote est pris en compte.

Pénalités :

Toute partie du corps du pilote supérieure au genou touche le sol = 0 point

Toute partie du paramoteur touchant le sol = 0 point



Précision d'atterrissage (chariot)

But :

Effectuer un atterrissage, moteur coupé, sur un porte avion.

Principe :

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

bande centrale. C'est le toucher de la première roue qui est pris en compte.

Calcul des points

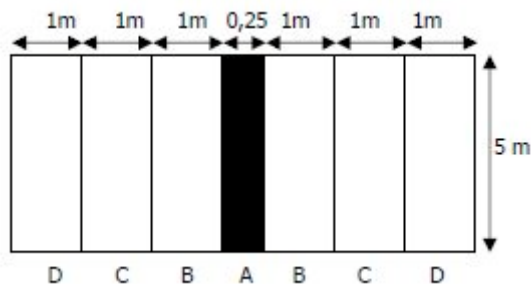
- Bande centrale A = 10 points 1m 1m 1m 0,25 1m 1m 1m

- Bande B = 7 points

- Bande C = 5 points

- Bande D = 3 points

Hors porte avion = 0 point



Mania espagnole (décollage à pied et chariots)

But :

Faire le parcours défini en alternant le touché ou le contournement des quilles tel que précisé sur le schéma suivant.

Principe :

5 quilles de 2 m de haut sont disposées selon le schéma suivant. Les quilles de coin peuvent être également des pylônes gonflables

de 6 m de haut (voire 12 m de haut pour certaines épreuves de maniabilité)

Le pilote entre dans le parcours face au vent et touche la quille centrale (il déclenche alors le chronomètre)

Le pilote doit alors contourner la quille 1 et revenir toucher la quille centrale

Le pilote doit alors contourner la quille 2 et revenir toucher la quille centrale

Le pilote doit alors contourner la quille 3 et revenir toucher la quille centrale

Enfin le pilote doit contourner la quille 4 et revenir toucher la quille centrale pour arrêter le chronomètre.

Pour valider son parcours, le pilote doit toucher la quille centrale (que se soit avec le corps ou n'importe quelle partie du paramoteur), les quilles 1, 2, 3 et 4 doivent être clairement contournées dans le sens horaire pour les quilles 2 et 3, anti horaire pour les quilles 1 et 4.

Le pilote a 3 essais pour déclencher le chronomètre à la quille centrale et 3 essais pour l'arrêter.

Le contournement d'une quille est validée dès que la totalité du corps du pilote passe à l'extérieur de la quille.

Pénalités :

- Contact avec le sol durant l'épreuve = 0

- Contact de la voile sur une quille contournée = OK

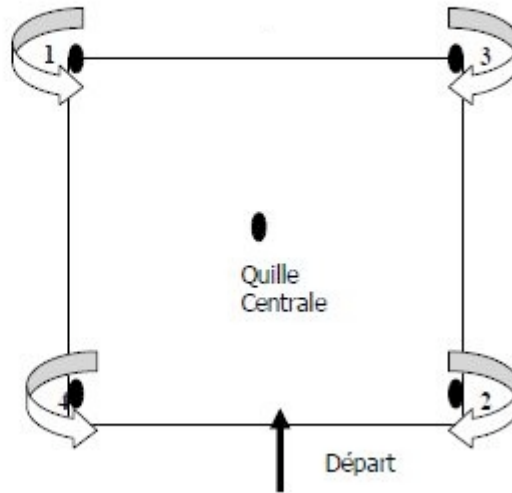
- Contact du paramoteur ou du pilote sur une quille contournée = 0

Score du pilote = Temps du parcours

Le départage des pilotes se fait par le temps. Tous les pilotes ayant effectué l'intégralité du slalom sont départagés par le temps, puis

ensuite tous les pilotes ayant manqué une quille, etc ...

Carré de 75m x 75m.



(l'organisateur se réserve le droit de modifier la taille du carré s'il le juge nécessaire)

scoring :

1er : 10 points

2e : 7 points

3e: 5 points

4e: 4points

5e: 3 points

6e : 2 points

7e : 1 point

8e et suivants : 0 points

Mania française(décollage à pied et chariots)

But :

Faire le parcours défini en alternant le touché ou le contournement des quilles tel que précisé sur le schéma suivant.

Principe :

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

Le pilote entre dans le parcours face au vent et touche la quille 1 (il déclenche alors le chronomètre)

Ensuite il doit contourner les quilles 2,3,4

Toucher la quille 5

Contourner 6,7,8,9

Toucher la quille 10 (qui arrête le chrono)

Le pilote a 3 essais pour déclencher le chronomètre à la quille 1 et 3 essais pour l'arrêter à la quille 10.

Le sens de contournement doit respecter le schéma ci-dessous

Le contournement d'une quille est validée dès que la totalité du corps du pilote passe à l'extérieur de la quille.

Pénalités :

- Contact avec le sol durant l'épreuve = 0

- Contact de la voile sur une quille contournée = OK

- Contact du paramoteur ou du pilote sur une quille contournée = 0

Score du pilote = Temps du parcours

Le départage des pilotes se fait par le temps. Tous les pilotes ayant effectué l'intégralité du slalom sont départagés par le temps, puis

ensuite tous les pilotes ayant manqué une quille, etc ...

scoring :

1er : 10 points

2e : 7 points

3e: 5 points

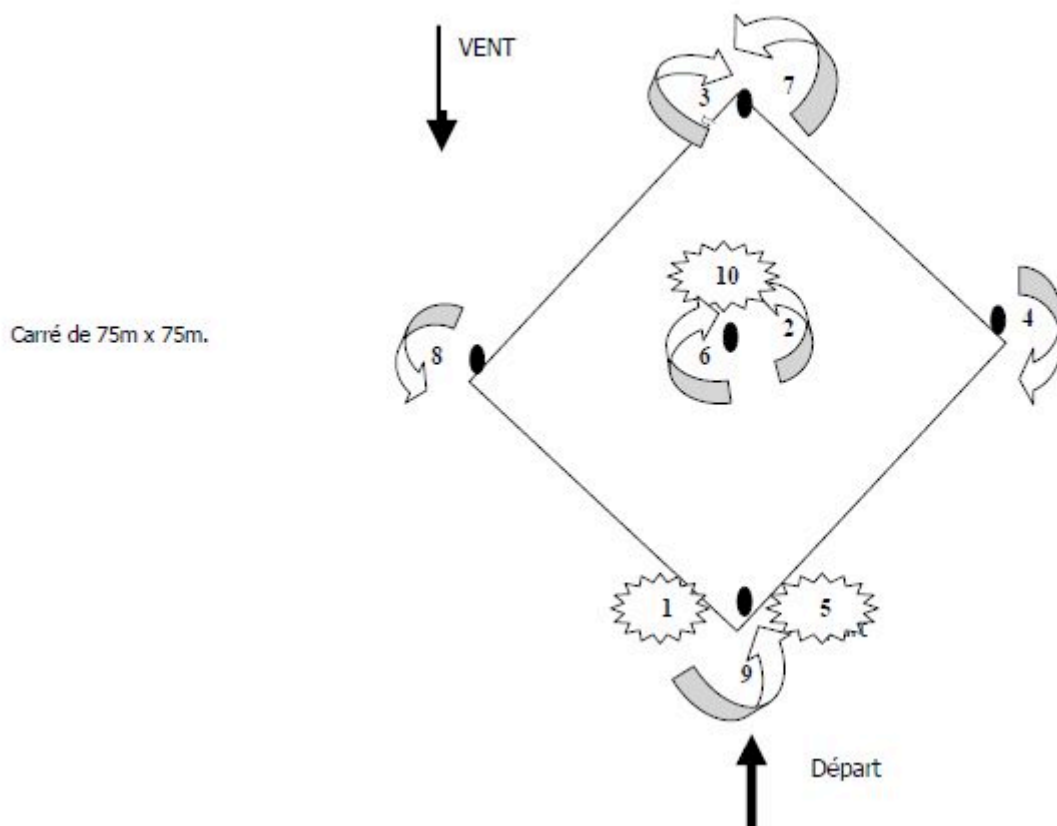
4e: 4points

5e: 3 points

6e : 2 points

7e : 1 point

8e et suivants : 0 points



Mania au sol(possibilité d'utiliser une selette parapente)

But :

Faire le parcours défini en gardant la voile gonflée au dessus du pilote

Principe :

Un parcours est défini au briefing. Il est matérialise par des portes entre 2 piquets, et des obstacles. Une porte d'entrée, une porte de sortie (qui peuvent être les mêmes). Des obstacles à contourner. Ou à franchir.

Le chronométrage commence au passage de la porte d'entrée par le pilote, s'arrête lors de son passage par la porte de sortie.

Un temps maximum de 2mn est prévu.

Pénalités :

- Contact de la voile avec le sol : 50%

Score du pilote = Temps du parcours

Le départage des pilotes se fait par le temps. Tous les pilotes ayant effectué l'intégralité du slalom sont départagés par le temps, puis ensuite tous les pilotes ayant manqué le contournement d'un obstacle, etc ...

scoring :

1er : 10 points

2e : 7 points

3e: 5 points

4e: 4points

5e: 3 points

6e : 2 points

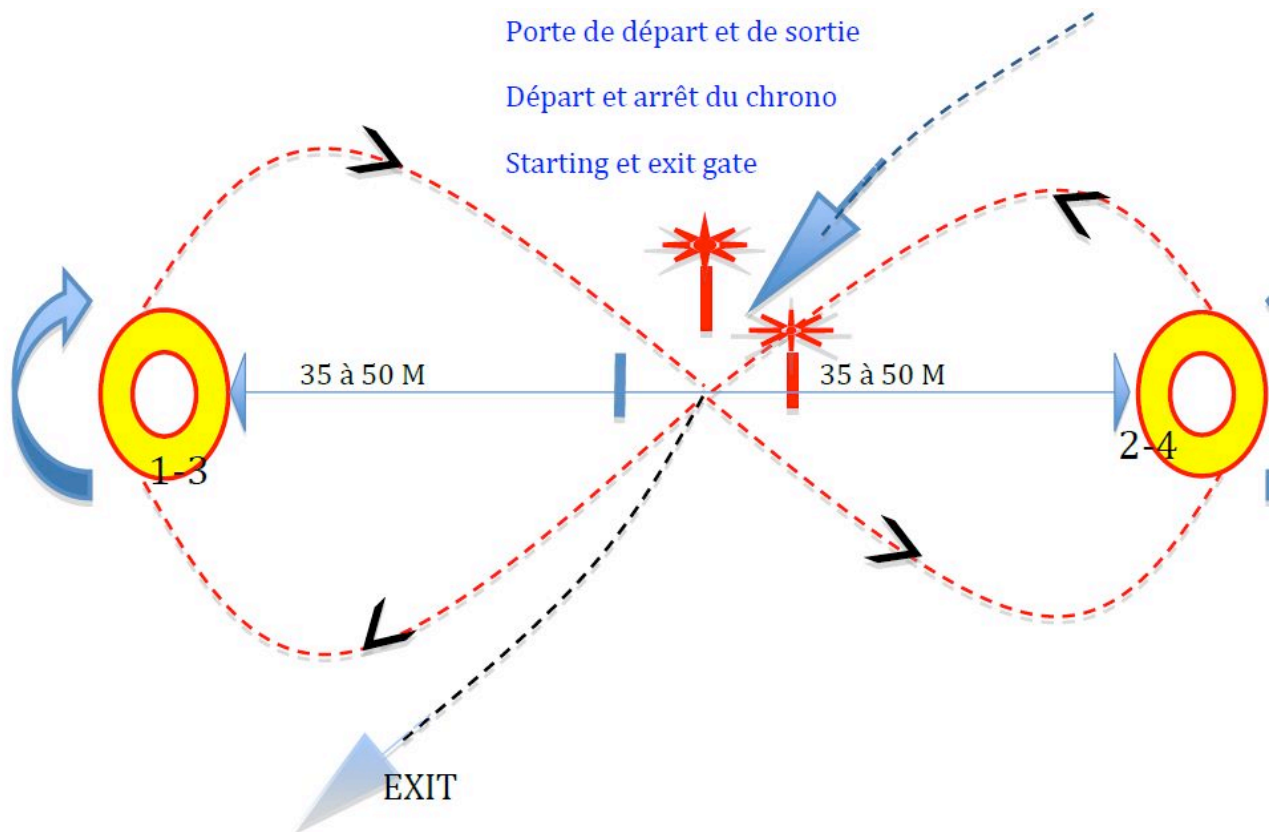
7e : 1 point

8e et suivants : 0 points

Mania pylônes gonflables: le grand huit(décollage à pied et chariots).

4 virages (D-G-D-G)

DESCRIPTION : Le pilote décolle sous les ordres des commissaires. Au drapeau vert ou tout autre signal définit par le directeur de course, il s'engage dans le parcours dans le sens de la flèche, en passant par la porte de départ. Au passage, le chronomètre démarre. Le pilote vole vers le pylône en face de lui et le contourne dans le sens des aiguilles d'une montre puis retourne vers le centre et passe la porte « rouge bleue » comme indiquée sur le diagramme. Il continue vers le deuxième pylône qu'il contourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, retourne vers le centre et repasse par la porte de départ. Le circuit est effectué deux fois (chaque pylône étant contourné deux fois). Le troisième passage par la porte rouge arrête le chronomètre.



(S'il le juge nécessaire, l'organisateur peut augmenter l'espace entre les pylônes)

Pénalités :

porte loupée, pylône non contourné, non respect du parcours : 0 à l'épreuve.

scoring :

1er : 10 points

2e : 7 points

3e: 5 points

4e: 4points

5e: 3 points

6e : 2 points

7e : 1 point

8e et suivants : 0 points

Quilles et Ballons (décollage à pied):

But :

Faire tomber des quilles et shooter un ballon.

Principe :

Le pilote monte à une altitude d'environ 100m. Au signal du commissaire, il coupe son moteur.

Il vient, en plané, taper les quilles et shooter dans le ballon, sans courir, marcher, sans toucher le sol avec son chassiss.

Pénalités :

- marche ou course avant le ballon : uniquement les quilles tapées en vol.

scoring :

4 quilles+ballon:10 points

4 quilles : 4 points

3 quilles : 3 points

2 quilles : 2 points

1 quille : 1 point

Bonus ballon si moins de 4 quille : + 2 pts

Distance de la première à la deuxième quille 2 m, ensuite 1 m entre chaque quille, et 1 m entre la dernière quille et le ballon.



Navigation imposée(décollage à pied et chariots)

But : Suivre un parcours imposé sur lequel seront positionnés différents types de balises qu'il faudra reporter ou survoler.

Principe : Le pilote doit suivre le parcours qui lui est proposé sur la carte officielle et sur lequel pourra se trouver des balises à survoler (points donnés avant la manche) et/ou points à identifier (photos, bâches), et/ou balises cachées (secteur circulaire de 250m de rayon).

Selon le type de parcours choisi par le directeur de course, le pilote devra reporter les balises à identifier sur sa déclaration.

Les tops départ et arrivée pourront être pris au terrain officiel où sur des balises à survoler.

Pénalités :

Communication du pilote avec un tiers avant la remise de sa déclaration = 100 % de pénalité

L'emplacement n'est pas correctement reporté (entre +/- 2 mm et +/- 5 mm) de la position exacte = 50 % de pénalité sur la balise.

Au-delà de +/- 5 mm = la balise n'est pas comptabilisée.

En cas de bâche, si le symbole ne correspond pas à la balise = la balise n'est pas validée.

Calcul : Nombre de balises du pilote

NB : Dans le cas d'égalité du nombre de balises entre pilotes, c'est le temps du pilote le plus rapide qui prévaudra pour le classement.

Scoring :

1er : 10 points

2e : 7 points

3e: 5 points

4e: 4points

5e: 3 points

6e : 2 points

7e : 1 point

8e et suivants : 0 points