

GUIDE PRATIQUE

DE L'ORGANISATEUR DE

COMPETITIONS F.F.V.L.

Remerciements à :

Nanou BERGER, Xavier MURILLO, Marie BEROU, Vincent SPRUNGLI, Jean-mi REYNIER, François CUIZINAUD, Sylvain MISON, Fred ESCRIBA, Yves GOUESLAIN, Jean Michel PAYOT, Gérard VIEUX, Pascal PETRINI, Gérald DELORME, Philippe DENIAUD, Philippe LAMY, Ambroise POUGET, Stéphane POLLAK, Gilles SCHWAB, Sylvain PIROCHE, Denis CORTELLA, Thierry BEROD, François BOISIS, Denis POITEVIN, Stéphane VIELLEDENT, Serge ZANZI, Christian QUEST, et tous ceux que nous avons pu oublier de mentionner.

pour leur travail et leur collaboration aimable et efficace.

Première version : février 1998 par Nanou BERGER

Deuxième version : février 2002 par Fred ESCRIBA et Yves GOUESLAIN

Troisième version : janvier 2003 par Fred ESCRIBA, Didier MATHURIN, JJ. DOUSSET et Yves GOUESLAIN

Quatrième version : janvier 2005 par Fred ESCRIBA et Yves GOUESLAIN

SOMMAIRE

Légende : t = Particularité Treuil
 d = Particularité Delta

INTRODUCTION ET MODE D'EMPLOI :	
- Introduction	page 4
- Mode d'emploi	page 5
LA COMMUNICATION :	
- Avant, pendant et après l'événement	pages 6 à 9
LE BUDGET :	
- Généralités	page 10
L'EQUIPE OU LES MOYENS HUMAINS :	
- Accueil et inscriptions	page 11
- Décollage	page 11
- Atterrissage	page 11
- Directeur d'épreuve	page 11
- Ouvriers	page 11
- Récupération	page 12
- Pointage	page 12
- Saisie, calcul et impression des résultats	page 12
L'INTENDANCE ET LE MATERIEL :	
- Transport des pilotes	page 13
- Inscriptions	page 13
- Décollage	page 13
- Vol	page 14
- Atterrissage	page 14
- Pointage	page 14
- Résultats	page 14
LA SECURITE :	
- Les radios	page 15
- Conseils aux directeurs d'épreuve ...	pages 16 à 19
- L'équipe de sécurité et les moyens	pages 19 et 20
LE CHOIX DES MANCHES :	
- Les éléments qui déterminent le choix des manches	pages 21 à 25
- Les starts	page 26
- Les différents types de manches	pages 26 à 28
- les redécollages	page 28
LES BALISES :	
- Caractéristiques d'une bonne balise	page 29
LE DECOLLAGE :	
- L'aire de décollage	pages 30 à 31
- Le déroulement	page 32
- Le briefing pilotes	pages 32 à 33

PENDANT LE VOL :	
- Le contrôle de l'évolution des conditions	page 34
- Les procédures d'annulation	page 34
L'ATERRISSAGE :	
- Le choix de l'atterrissage	page 35
- L'organisation de l'atterrissage	page 36
- L'équipe de la ligne	page 37
LA RECUPERATION :	
- Matériel	page 38
- Organisation	page 39
LE POINTAGE :	
- Le matériel	page 40
ORGANISER LE CONTRÔLE GPS :	
	pages 41 à 43
LES RESULTATS ET LES RECLAMATIONS :	
- Le matériel	page 44
- L'organisation	page 44
LES DOCUMENTS TYPE :	
- « Feuille de briefing parapente »	à télécharger sur le site FFVL
- « Feuille de briefing delta »	à télécharger sur le site D.CHAUVET
- « Inscription en ligne »	site FFVL
- « Bulletin d'inscription et infos presse »	page 46
- « Infos Sécurité »	page 47
- « Liste pilotes »	page 48
- « Liste des balises »	page 49
- « Feuille de briefing P.C »	page 50
- « Feuille de pointage décollage / atterrissage »	pages 51 et 52
- « Feuille de pointage »	page 53
ANNEXE :	
- « Cahier des charges des compétitions officielles FFVL »	page 55 à 57
- « Bilan financier championnat de France parapente 2001 »	page 58
- « Bilan financier championnat de France parapente 2002 »	page 59 et 60

INTRODUCTION et MODE D'EMPLOI

Aux équipes d'organisation et aux pilotes,

Le parapente et le delta en compétition sont des activités difficiles à organiser. Les horaires et les lieux de départ et d'arrivée, le type d'épreuve, tout peut changer au dernier moment. Au matin de l'épreuve, on n'est même pas sûr qu'elle va avoir lieu ! Le But est un bon exemple. Il peut n'y avoir personne pendant des jours et soudain une manche où 80 pilotes arrivent presque en même temps. Le rôle de l'organisateur est d'anticiper non seulement les conditions aérologiques mais aussi les problèmes qui peuvent survenir. La loi de Murphy s'applique aussi à la compétition « Ce qui peut ne pas marcher, ne marchera pas ».

L'organisation d'une compétition est comme une chaîne dont chaque maillon est indispensable. Si un maillon fonctionne mal, tout lâche. Chaque membre d'une organisation a une grande responsabilité.

Dans ce document vous trouverez des informations techniques, pratiques, parfois philosophiques. Toutes concourent à renforcer la sécurité lors d'un événement. L'usage veut qu'en vol libre le directeur d'épreuve assume une grande part de la sécurité des pilotes. C'est un rôle difficile et ingrat. Le pilote en compétition n'est pas décérébré mais son jugement est parfois altéré à cause des enjeux. Il faut en effet à l'occasion le protéger contre lui même mais aussi dans certain cas le pousser à se dépasser. Le Directeur d'épreuve est un « super-moniteur » qui organise un vol pour un groupe de 120 pilotes d'un niveau forcément hétérogène, pas facile. Un paradoxe poussé à l'extrême qui est responsable de certains accidents. Dès à présent un premier conseil qui sera toujours valable : « si vous n'arrivez pas à vous décider, renoncez ; mais n'avez jamais de certitudes, doutez toujours ».

Ce document se veut une aide pour tous les organisateurs, les nouveaux comme les anciens. La compétition et les règlements qui la reflètent, changent et évoluent. Il est préférable de ne pas refaire des erreurs déjà commises et d'éviter des discussions sans fin. A son tour, grâce à vous, ce guide va changer et évoluer. De nouvelles idées, de nouvelles solutions vont voir le jour. La compétition reste un jeu. Un jeu avec un minimum de règles qu'il faut respecter et faire respecter. Faire une compétition sans le moindre petit problème n'est pas facile. Cela demande beaucoup de préparation, de doigté, d'adaptation et sans doute aussi, d'un peu de chance. Quand tout fonctionne la satisfaction d'avoir fait une belle compétition est encore plus grande. Pour les pilotes comme pour les organisateurs.

MODE D'EMPLOI :

«Preamble :

Ce guide se veut une source d'informations complète où chaque organisateur pourra trouver ce qui convient à son type d'organisation (de la petite compétition régionale avec peu de moyens à l'organisation d'un Championnat de France). Alors ne paniquez pas, vous pouvez très bien réussir votre compétition sans répondre à la lettre à tout ce qui est proposé (ce qui correspond plutôt à l'organisation d'une compétition de type Championnat de France). Néanmoins, vous ne pourrez pas faire l'impasse sur les consignes relatives à la sécurité, aux choix des manches, à la définition des balises, à l'organisation du terrain (décollage et atterrissage).

«Mode d'emploi :

Nous avons essayé de concevoir ce guide pour qu'il soit «pratique et évolutif».

«Pratique» : L'organisation chronologique, sous forme de chapitres et sous chapitres, devra vous permettre de trouver rapidement la réponse à vos questions. Les solutions proposées sont concrètes et les schémas et tableaux sont là pour illustrer (un «bon» dessin vaut mieux qu'un long discours). Vous trouverez à la fin du document des fiches pratiques appelées «Documents types» que vous pourrez directement utiliser en les photocopiant, ou en vous connectant sur le site FFVL :

<http://www.ffvl.fr/Compétition/parapente/php/>

<http://www.ffvl.fr/Compétition/Parapente/Organisateurs/Organisateurs.htm>

«Évolutif» : Nous comptons sur chacun d'entre vous pour faire des retours sur «le guide» afin que, dans les années futures, une nouvelle édition complétée, transformée et améliorée vous soit proposée.

Merci d'envoyer vos remarques à : Fédération Française de Vol Libre
4 rue de suisse
06000 NICE

Bons vols et bonnes compétitions à tous.

Les commissions compétitions delta et parapente



DOSSIER SPECIAL COMMUNICATION

PETIT « PENSE-BETE »

COMMUNIQUER ET INFORMER SUR L'ÉVÉNEMENT QUE VOUS ORGANISEZ. QUELQUES PETITS INGRÉDIENTS ...

DE PLUS EN PLUS, LES JOURNALISTES S'INTÉRESSENT À NOS DISCIPLINES, ESSENTIELLEMENT AU NIVEAU LOCAL ET RÉGIONAL MAIS ÉGALEMENT NATIONAL.
À NOUS DE JOUER EN LES INFORMANT RÉGULIÈREMENT SUR NOS ACTIVITÉS.

TROIS ÉTAPES IMPORTANTES : AVANT, PENDANT, APRES

I - AVANT

?? EN DÉBUT D'ANNÉE

Dès que vous connaissez les dates précises, les coordonnées des organisateurs : prenez contact avec l'Office de Tourisme ou Syndicat d'initiative de votre ville : ils auront ainsi la possibilité de mentionner votre événement de vol libre dans les documents qu'ils réalisent à destination du public.

Pensez également à en informer les instances officielles locales, (Mairie, Conseil Général, Conseil Régional, Jeunesse et Sports,...)avec qui vous aurez sûrement des contacts ultérieurs qui éditent très souvent un bulletin d'information et qui peuvent vous aider financièrement.

Transmettez également vos éditions : poster de la manifestation, dépliant...

?? INFORMER LES MÉDIAS

Ici, la périodicité est à prendre en compte pour l'envoi de l'information préalable - communiqué ou dossier de presse -

Presse écrite

Auprès d'un quotidien national ou régional : transmettre l'information 8 à 10 jours avant le début de la manifestation

Auprès d'un hebdomadaire : 3 semaines (voire 1 mois)

Auprès d'un mensuel : au moins un mois ½ (voire 2 mois ou même plus)

Auprès d'un bimestriel ou trimestriel : 2 mois ½ à 3 mois (parfois plus dans certains cas)

Presse audiovisuelle, TV - radio : en général 1 semaine avant l'événement

QUI CONTACTER ?

Pour une meilleure prise en compte de votre information, il est préférable qu'elle soit nominative.

DE MANIERE GENERALE, PRENDRE CONTACT AVEC LA REDACTION, VOUS Y OBTIENDREZ LE NOM DU REDACTEUR EN CHEF ET/OU DU JOURNALISTE RESPONSABLE DE LA RUBRIQUE, LE CAS ECHEANT.

Quelles informations ?

S'il s'agit d'un communiqué annonçant l'événement (cf. exemple en annexe) : faites-le passer par fax ou e-mail.

Pour un dossier de presse : adressez-le avec un petit courrier d'accompagnement.

IMPORTANT : LES RELANCES

N'hésitez pas, une semaine maximum après l'envoi de vos informations, à repasser un petit coup de fil, histoire de vérifier que votre information soit bien arrivée et par la même occasion d'essayer de savoir quand elle sera diffusée ou encore s'il leur faut plus de renseignements.

Joindre les journalistes n'est pas une chose facile (ils sont souvent par monts et par vaux), soyez persévérants.

Quelques créneaux horaires sont tout de même favorables :

(ceci peut évidemment varier en fonction des rédactions)

- *le matin, entre 10h30 et 12h30-13h (après les conférences de rédaction et avant les départs en reportage).*

- *l'après-midi : entre 15h et 17h30-18h (avant le bouclage)*

INVITATIONS AUX CEREMONIES D'OUVERTURE ET CLOTURE

Pensez à les adresser **au moins 3 semaines** avant la date.

- Maire(s), député(s), conseiller(s) généraux, conseiller régional, directeur départemental jeunesse et sports, directeur régional jeunesse et sports, autres administrations concernées...

- FFVL : président, président de la commission compétition, bureau directeur, DTN.

- Représentants d'éventuels partenaires privés.

Là encore une petite relance une semaine avant l'événement s'avère très utile.

PARTENARIAT

?? Avant de partir à la recherche de partenaires, essayez de savoir si, de son côté, la FFVL n'a pas déjà des contacts en cours.

?? Quant au partenariat avec les médias, évitez si possible l'exclusivité, cela limiterait votre champ d'actions. En matière d'informations, il est intéressant et important d'avoir une **présence marquée**, ceci par le biais de tous les vecteurs de communication qu'ils soient écrits ou audiovisuels.

CREER UN SITE INTERNET

En fonction de l'importance de la manifestation il est indispensable de créer un site, présentant l'activité, la manifestation, l'équipe, les partenaires et qui diffusera au jour le jour les résultats et commentaire. Mettez ce site en lien avec les autres sites du vol libre.

II - PENDANT

?? Auprès de vos partenaires, des instances officielles (Mairie, Conseil Général,...) : pensez à leur faire un petit compte-rendu quotidien (1 à 2 pages) : déroulement de la manche, vainqueur, nombre de personnes au but, classement, projet pour le lendemain, etc.

Si vous réalisez un quotidien de la compétition, le leur transmettre systématiquement.

... Ne pas oublier la FFVL

?? Auprès des médias :

Seront plus « preneurs » d'une info au jour le jour : les radios locales (ou nationales ayant une antenne locale comme, par exemple, France Info), les TV régionales et nationales avec antenne locale (ex : M6) et la presse écrite quotidienne régionale.

Cependant, n'omettez pas les correspondants qui vous auront fait part de leur souhait de suivre l'événement même s'ils ne relatent pas forcément tout.

Résultats et classement : dès la publication des résultats à la fin de la rencontre, pensez à les diffuser avec un petit compte-rendu résumant l'ensemble des épreuves. (cf. exemple de communiqué en annexe). Plus vous agirez rapidement, plus vous aurez de chance de voir votre information prise en compte et diffusée. Après envoi du communiqué, téléphonez à la rédaction pour vous assurez de la bonne réception de l'information.

A qui ?

Aux médias bien sûr, mais également à vos partenaires, à la FFVL (secrétariat, Vol Passion et le site web).

?? Créez une liste de diffusion au moyen d'un e-group :
Vous diffusez par ce moyen une information courte et alléchante en donnant l'adresse de votre site. Ne saturez pas vos destinataires de messages trop lourds.

LE BUDGET

III - APRES

Tout s'est bien passé, la manifestation s'est bien terminée, vous soufflez un peu!

Il vous reste cependant à rassembler l'ensemble des informations parus sur votre événement : copies des articles de presse écrite, mention des émissions audiovisuelles (quelle chaîne, quelle radio, nom de l'émission, thème, heure de passage...).

Pensez également à envoyer un compte rendu de l'événement et les résultats à la presse spécialisée.

Vous avez réuni un maximum de retombées, **constituez une revue de presse** sous forme de dossier relié que vous transmettez à l'ensemble de vos partenaires - institutionnels, financiers- avec un courrier de remerciements et quelques photos de la manifestation. Le plus rapidement possible, c'est bien sûr le mieux ! Si vous en avez la possibilité, faites-le pour la cérémonie de remise des prix (au moins pour les articles parus dans les quotidiens locaux). Sinon, essayez dans le mois qui suit.

Si vous n'avez pu, par manque de temps ou toute autre raison, rassembler les articles parus, faites quand même le courrier de remerciements en précisant que la revue de presse leur sera adressée ultérieurement.

Nous espérons que ces quelques ingrédients vous aideront à mener à bien votre tâche de « communicant ».

Vous pouvez prendre contact avec la FFVL :

Responsable communication : Jean Michel PAYOT j.m.payot@wanadoo.fr

Vol Passion : Stéphane MALBOS vol.passion@wanadoo.fr

Webmaster du site FFVL : Christian QUEST cquest@cquest.org

Attachés de presse : Jean-Louis CORGIER jl.corgier@senat.fr

Il est impossible de définir de manière rigide le budget d'une compétition.

Il peut être très variable en fonction des prestations proposées, du type de compétition et des aides que vous trouverez.

Il est important de démarcher et d'associer à votre événement tous les acteurs locaux (commerçants, entreprises, journaux locaux etc...) afin d'obtenir leur soutien financier ou en matière première (paniers repas, soirées repas, remontées mécaniques, salle des fêtes, lots divers pour la remise des prix...).

Néanmoins quelques grands principes sont appliqués (voir cahier des charges pour l'organisation des championnats de France en annexe) :

- Les prix d'inscriptions aux compétitions fixés par la FFVL servent, à minima, à financer les prestations pour les pilotes (voir les règlements des compétitions).
- Les championnats de France sont aidés financièrement par la fédération. Cette somme permet de couvrir, entre autres et à minima, les frais occasionnés par la mobilisation des bénévoles (repas, hébergements,...), l'infrastructure (PC, moyens de communication, ordinateurs,...), la sécurité et un plan de communication et de promotion.
- Les prestations supplémentaires (type : repas festifs, primes aux pilotes, animations,...) sont à financer sur des recettes autres venant de partenaires publics ou privés.
- La mise à disposition de cadres techniques pour aider l'organisation.

Pour les Championnats de France le versement de la subvention FFVL se fait au vu d'un budget prévisionnel.

Vous trouverez en annexes quelques exemples de budget de différentes compétitions :

- Championnats de France :
- St André le Alpes 2001 parapente
- Agy Plane 2002 parapente

L'EQUIPE

≠ Définition précise des postes et des fonctions de chacun avant le début de la compétition

	Postes	Nombres	Fonctions
Sécurité	Médecin	1	Assure les premiers secours, avec le DE déclenche et organise les secours. Présence au décollage puis à l'atterrissage
Communication	Relation presse Communiqués Informations	1	. La communication et les médias (c.f. chap communication)
Accueil et inscriptions		1 mini	. Contrôle des inscriptions (licences, voiles, n°, règlement...) . Distribution des infos et documents (cartes, n° tel, fréquences, planning, ticket repas ...)
Décollage	Directeur d'épreuves	1	Cf. Règlement compétition
	Portes (si portes utilisées)	2 / porte	1 pour le filtrage 1 pour le pointage
	Assistants	Fonction des disponibilités	Ils aident à étaler les ailes En fonction de leurs compétences ils assistent les pilotes au décollage (vérif accrochage en Delta)
	Treuilleur	Autant que de treuils requis (dont treuils de remplacement)	. Treuilleur sous les ordres du pilote ou du starter . Gère ses treuillés et sa ligne (fusibles, réparation des ruptures...)
	Chauffeur	Autant que de treuils requis	. Conduire le véhicule du treuil dévidoir sous les ordres du treuilleur
	Starter	Autant que de pistes d'envol (lignes parallèles et éloignées d'au moins 50m)	. Accrocher le pilote au câble . Coup d'œil prévol (mais sans responsabilité) . Transmettre les ordres du pilote au treuilleur
Treuil	Aiguilleur des pistes d'envol	1 si pistes d'envol multiples	. Coordonner les starters et l'alternance des lignes, ainsi que le remplacement des treuils défaillants.
Atterrissage	Ligne	1	Vérification passage de la ligne
Pointage sécurité		1	.Il pointe les pilotes au niveau sécurité, après le vol (goal, récup, tel)
D.E			Cf. Règlement compétition
D.E treuil / plaine			. Compte tenu de la proximité des espaces aériens contrôlés dans la plaine : . contact radio avec les CTR (même en bordure extérieure de TMA, se renseigner auprès du district local). . Veille aux autres utilisateurs de l'espace aérien sur un aérodrome hors zone de contrôle.
Ouvriers		Plusieurs, pour pouvoir les envoyer à des moments différents	. Décollent sur demande du DE . Informent le DE sur les conditions . Bonne connaissance du site . Bons pilotes . Ne doivent pas servir de lièvre aux pilotes !

Récup	Chauffeurs + bus	Fonction du nombre de pilotes	Suit les instructions du P.C Récupère et pointe les pilotes
Pointage et résultats	P.C Pointage GPS Et impression des résultats	1	Coordonne et organise les récupérations Un ordinateur, des câbles et logiciels

f : Remarque **concernant le treuil** : Les organisateurs d'une compétition peuvent choisir de ne pas gérer les treuils (lourd) et accueillir une équipe complète responsable de son ou ses treuils. Ne fournissant ainsi qu'un site multi ou mono piste et laissant toute liberté au responsable de l'équipe de gérer les vols (procédures et nombres) dans le périmètre imparti.

L'INTENDANCE ET LE MATERIEL

LES INSCRIPTIONS :

- Matériel de bureau (stylo, feuilles, ...)
- Tables larges (fonction du nombre de postes à l'inscription)
- Liste des compétiteurs (fournies par le logiciel connecté à internet)
 - Cargol permet de télécharger la liste des compétiteurs dont la licence est à jour.
- Inscriptions
 - par la poste (c.f. Doc type «Bulletin d'inscription»).
 - en ligne sur la site FFVL
- Documents et services à fournir aux pilotes lors de l'inscription :
 - Carte de la zone de vol avec les balises positionnées et zone aérienne réglementée ou interdites.
 - Dans un nombre limité d'exemplaire, pour ceux qui la voudrait : la liste papier des balises avec le nom, le n°(le même que dans le GPS), la description et la coordonnée (la même que dans le GPS)
 - Carte d'identité pilote avec les fréquences, les téléphones.
 - Planning de la compétition, journée type avec les horaires (dont l'affichage des résultats, les protestations,...) et organisation générale.
 - Reçu d'inscription
 - Un document pour les pilotes étrangers (traduit en anglais), indiquant au minimum leur qualité de pilote, et le lieu du P.C où il doit revenir.
 - La possibilité de charger la liste des balises à partir d'un ordinateur ou d'un GPS.
- Inscriptions des pilotes open
 - Tout pilote peut s'inscrire en open sur une compétition du circuit FFVL. Il doit pour se faire :
 - Posséder une RC aérienne (le club peut lui vendre une licence assurance FFVL). Attestation en français ou en anglais.
 - Attester du niveau brevet de pilote confirmé ou IPP card niveau 5 pour les étrangers.
 - L'organisateur doit produire un classement OPEN en plus du classement français.

LE TRANSPORT DES PILOTES :

Fonction du nombre de pilotes et des prestations prévues (véhicules ou remontées mécaniques).
Propre à chaque compétition (cf. Chap « récupération »).
Véhicules de récupération équipés de deux radios (une VHF 50W et une VHF portable)+ antenne longue portée et d'un téléphone portable.

LE DECOLLAGE :

- Piquets (avec protections au sommet pour la sécurité) et rubalise ou filet pour délimiter l'aire de décollage et les portes d'entrée, si nécessaire.
- 1 porte voix (en option)
- Organisation de l'aire de briefing (tableau en hauteur si possible)
- 1 tableau de briefing mini 1m / 2m (c.f. Doc type) + stylos effaçables + pendule avec l'heure officielle GPS (prévoir un tableau en Anglais pour une compétition internationale)
- 1 tableau (sur l'envers du tableau de briefing) avec une carte pour marquer la manche du jour et un espace pour accrocher les photos des balises et le croquis de l'atterrissage avec la ligne à franchir (c.f. Doc type «Tableau de briefing»).

⚡ :- Un plan de masse des pistes, aires d'atterrissage pour redécollage, aires d'envol et de prévol numérotées.

⚡ :- Le règlement adopté par le comité de pilotes comprenant pour un site monopiste :

- . la liste des pilotes répartis dans la file d'attente par tirage aléatoire
- . le nombre max de treuillés autorisés et le pointage obligatoire pour le retour en file d'attente début ou fin selon qu'il s'agit d'un incident sur le treuil ou de l'échec sur la prise du thermique.
- . le temps max passé à tenter de décoller (1 mn ou plus selon expérience)
- . la procédure adoptée pour le treuillage (fixe ou dévoilage)
- Photos des balises à accrocher sur le tableau avec la carte (avec nom, numéro, altitude et Nord inscrit dessus : permet d'aller plus vite lors de la préparation du tableau et d'éviter les erreurs).
- Carte 100.000ème minimum + épingles + fil pour marquer le parcours
- Des jumelles
- Des radios et/ou téléphones pour le D.E, les ouvreurs, les récup, les observateurs, le P.C...
- Des poubelles
- Bulletin des prévisions météo

LE VOL :

- Des jumelles
- Des radios
- Des observateurs sur les points clés ou délicats avec radios, téléphones, jumelles, cartes et liste pilotes avec voiles, couleur (cf. doc type «liste pilotes») remplie.

L'ATTERRISSAGE :

- La ligne
 - Ligne : . 50m / 80 cm
 - . de couleur contrastée avec celle du sol (blanc, rouge ou orange sont souvent très bien)
 - . une manche à air.
- Feuilles de pointage (avec les noms, les n° et les voiles)
- Crayons de papiers + gommes
- Jumelles

LE POINTAGE :

- Un ordinateur avec un logiciel de contrôle et des cordons (modèles GARMIN et MLR).
- Une feuille de pointage (run report) (cf. Doc type « Feuille de pointage GPS »)

LES RESULTATS :

- 1 ordinateur (450 Mhz + EXEL 97 ou plus récent). mini
- le programme de résultats et sa base de donnée à jour voir site ffvl, page organisateurs
- Le programme de vérification GPS et sa base de donnée pilote voir site ffvl, page organisateurs
- 1 imprimante
- 1 photocopieuse
- des feuilles de papier

LA SECURITE

UN MOT SUR LA SECURITE DES MANCHES :

LE DIRECTEUR D'EPREUVE : il a un rôle fondamental vis à vis de la sécurité des manches courues.

Le pilote a une **responsabilité individuelle** (il est toujours le seul maître à bord de son aéronef), mais le **D.E** a lui une **responsabilité collective** vis à vis de l'ensemble des pilotes qui volent dans son épreuve. Il faut savoir que la responsabilité individuelle des pilotes «s'envole» rapidement lorsque la dynamique de la compétition s'en mêle (poussés par l'effet du groupe les pilotes peuvent être conduits à voler dans des conditions trop fortes et se retrouver en danger). Dès lors la responsabilité collective du D.E devient prépondérante ; elle doit pouvoir pallier à la défaillance de la responsabilité du pilote.

La position du D.E n'est pas simple car il subit la pression des compétiteurs, en plus du souci de valider son épreuve.

En cas de doute, un seul mot d'ordre : **Aucune manche, la plus belle soit-elle ne vaut pas la blessure d'un pilote.**

Le D.E doit se donner tous les moyens à sa disposition pour assurer la sécurité:

- une connaissance approfondie des zones de vol de son épreuve
- les prévisions météo (les respecter, surtout si elles annoncent des phénomènes dangereux pour le vol : vent, orage...)
- la mise en place d'une équipe de sécurité (en vol et au sol)
- la radio : la fréquence sécurité (fréquence unique et obligatoire pour tous les pilotes).
 - un collège de sécurité constitué par le DE avec des pilotes de tous les niveaux représentatifs (au moins 5). Le DE décide avec eux d'une fréquence sur laquelle ces pilotes pourront basculer en l'air à la demande du DE sur la fréquence sécurité. Le DE pourra ainsi les interroger sur les conditions rencontrées et ainsi avoir une source d'information supplémentaire.

LES RADIOS :

LES FREQUENCES :

Les fréquences pilotes :

- **1 fréquence de vol**: Cela doit être la fréquence de vol de **tous** les pilotes (doit être écrite en très gros). Cette fréquence sert à l'organisateur pour faire passer une info aux pilotes (ex : annulation d'une manche, besoin du DE de consulter le collège de sécurité et les pilotes du collège basculent à la demande sur la fréquence prévue,...). Les pilotes utilisent cette fréquence **uniquement** pour déclencher les secours s'ils sont témoins d'un accident. La suite de l'organisation des secours se fait sur la fréquence secours. Tout autre utilisation est interdite.

- **1 fréquence récupération pour les pilotes**

- **1 fréquence secours** : fréquence pour dialoguer avec les secours (voir fréquence officielle sur le site)

Conseils aux directeurs d'épreuve concernant la sécurité pendant la compétition :

Le directeur d'épreuve a un rôle fondamental, il est en quelque sorte le "seul maître à bord" lors d'une manche de parapente.

Ses prérogatives lui permettent de :

- ? Choisir la manche qui sera courue,
- ? Maintenir ou à l'inverse annuler la manche une fois qu'elle est lancée.

Ces pouvoirs très importants le chargent du même coup d'une grande responsabilité: garantir aux pilotes le vol dans des conditions de sécurité optimum. Il ne peut évidemment pas contrôler ce que font les pilotes en l'air et qui relève de leur responsabilité individuelle (par exemple voler sous le vent, dans les nuages ou se déplacer debout sur l'accélérateur à dix mètres du relief), le DE porte une responsabilité collective vis à vis de l'ensemble des pilotes qui volent dans son épreuve. Ainsi lorsqu'il choisit une manche il doit avoir conscience que le mécanisme même de la compétition est tel qu'une dynamique de groupe se crée, amenant parfois les pilotes à décoller ou rester en l'air même si les conditions sont trop fortes. Certains individus peuvent aussi avoir des comportements qu'ils n'auraient pas s'ils volaient seuls et doivent donc être protégés contre eux-mêmes.

Or, la position du DE n'est pas simple. Il peut être lui-même sous pression car il veut que son épreuve soit courue. Il se trouve au sol et ne peut savoir parfaitement se qui se passe en l'air. Il peut subir une l'influence des pilotes au sol mais aussi par radio de la part de ceux qui sont en l'air.

Voici quelques pistes qui doivent le guider dans son organisation et ses décisions :

Il faut faire confiance aux prévisions météo officielles: lorsque l'on annonce 50km/h de vent à 1500m on ne vole pas, même si tout est calme sur le décollage. Cet exemple paraît évident, sachez cependant que des manches ont déjà été courues dans des conditions aussi radicales ! Au cours d'un débat consécutif à l'une d'elles, un pilote très connu m'a dit: "...oui, mais si l'on écoutait toujours ce que dit la météo, on aurait raté les meilleures manches de Vol-Libre...". Certes, la météo peut se tromper: les conditions sont moins fortes que prévues et la manche serait magnifique. Mais elle peut aussi se tromper dans l'autre sens et ce ne sont plus 50km/h de vent que rencontrent les pilotes mais 70... La plus belle manche imaginable ne vaut en aucun cas la blessure d'un pilote.

Il n'est évidemment pas question d'éditer des règles précises du type: "une manche de parapente ne peut se courir si le vent est supérieur à tant de km/h" le DE doit suffisamment connaître son site pour définir lui-même des limites et s'y tenir.

Le début de saison est un moment particulier, certains pilotes n'ont pas volé depuis longtemps, ont une nouvelle voile, débutent la compétition ou changent de catégorie etc. Le DE doit tenir compte de cela et proposer des manches adaptées, peut être un peu moins ambitieuses ou techniques.

Comment peut il s'organiser pour assurer une sécurité maximale pour les pilotes ?

La fréquence pilote :

La fréquence pilote obligatoire pour tous, est utilisée car elle offre un moyen de communication aisé au DE et aux pilotes.

Le DE s'en sert pour :

- annuler une manche
- stopper une manche
- demander au collège de sécurité de basculer sur une fréquence convenue pour échanger des informations sur les conditions.
- suite à l'appel d'un pilote témoin d'un accident ou d'un pilote accidenté, préciser ou confirmer les informations communiquées et éventuellement basculer sur la fréquence secours (143987,5) pour continuer la discussion.

Les pilotes s'en servent :

- pour déclencher les secours

Il est indispensable qu'en cas d'appel d'un pilote pour un secours le DE ou une personne de l'organisation réponde au pilote et note son message.

Cela veut dire qu'il faut un maximum de personnes de l'organisation en écoute sur cette fréquence. C'est le rôle que doivent jouer les conducteurs de navette. Le DE ne peut pas entendre tous les messages en fonction de sa position. Aux autres à lui faire remonter l'information.

Le DE doit disposer d'une "chaîne" de sécurité complète et efficace (aides équipés de radios, véhicules, médecin, n° de tel des pompiers; PGHM, etc.). Avoir un téléphone portable est indispensable.

La fréquence secours :

Cette fréquence (143 987,5) est utilisée pour organiser et coordonner les secours. L'organisation se servira de cette fréquence dès lors que le déclenchement des secours aura été fait et que l'accidenté et/ou les témoins auront basculé de la fréquence pilote à la fréquence secours.

En effet il faut laisser le plus rapidement possible la fréquence pilote libre (autre accident, laisser les autres pilotes voler tranquilles,...).

Avant d'utiliser la fréquence secours le DE doit bien s'assurer que les témoins et/ou l'accidenté aient quitté la fréquence de vol. Dans certains cas un relais aérien est indispensable. Le DE doit avoir au moins deux radios (une sur chaque fréquence).

Ouvreurs ou fusibles :

Pour s'informer de l'évolution des conditions aérologiques, le DE peut avoir des "fusibles" en l'air, aux alentours du décollage, mais aussi tout au long du parcours lorsque les pilotes sont partis. Ces fusibles doivent être fiables, c'est à dire d'un niveau suffisant pour pouvoir effectivement juger les conditions. Il est souhaitable qu'une autre fréquence que celle réservée aux pilotes en compétition soit utilisée afin de ne pas perturber les autres pilotes (la fréquence de l'organisation par exemple).

Le collège de sécurité :

Les pilotes du comité ou d'autres compétiteurs choisis par le DE peuvent aussi servir d'interlocuteurs en l'air (collège de sécurité). C'est de DE qui choisit des pilotes représentatifs, de tout niveau, avec de l'expérience et du recul sur les événements. Il doit en choisir au moins 5 de façon à avoir des infos de différents points du parcours et ainsi être sûr de pouvoir en contacter au moins 2 ou 3. Ces pilotes n'ont pas le pouvoir d'annuler la manche, ils doivent transmettre des informations objectives au DE pour que celui-ci prenne une décision. Si ce fonctionnement est retenu, le DE doit se mettre d'accord avec le collège de sécurité sur les modalités des échanges d'information. C'est à dire : donner son jugement sur les conditions selon une échelle de trois niveaux :

Niveau 1 : rien à signaler les conditions sont bonnes.

Niveau 2 : les conditions sont assez fortes, il faut être vigilant.

Niveau 3 : les conditions sont trop fortes, il faut annuler.

Si en interrogeant le collège de sécurité, deux répondent 3 et le dernier répond 2, le DE ne se pose aucune question, il annule l'épreuve.

L'intérêt de ce système codé en trois niveaux est d'être rapide et d'éviter les malentendus.

Il est arrivé que certains pilotes soit taxés de tricherie pour avoir "voulu faire annuler la manche dans leur propre intérêt". C'est une raison de plus qui doit pousser le DE à :

- ? Connaître les membres du collège de sécurité avec soin pour évaluer les informations transmises.
- ? Isoler les communications sur une fréquence différente.
- ? Se mettre d'accord sur un système simple et fiable pour définir les conditions sans passion excessive.

Le Vol dans les Nuages

Le vol dans les nuages est un problème chronique de notre activité. Son interdiction est liée à la législation mais aussi et surtout aux dangers fondamentaux qu'il implique. Certains pilotes continuent fréquemment de pénétrer dedans. Faire un gain délibéré pour bénéficier d'une altitude supplémentaire donc d'un avantage substantiel relève de la pure tricherie. Beaucoup de pilotes ont une attitude ambiguë. Ils jouent effectivement avec les limites. La règle implicite qui prédomine, souvent revendiquée est : *"je n'étais pas dans le nuage car j'avais toujours le sol en visuel"* ou *"tant que je vois encore le sol, j'accepte de fréquenter les barboles et de monter dedans"*; *"si je ne vois plus le sol, je fais les oreilles pour en sortir et pour montrer ma volonté de ne pas profiter du nuage"*. Avec de tels points de vue les pilotes ne se sentent pas fautifs. Dans leur esprit ces comportements sont acceptés! Or, de telles "pseudo-règles" sont fausses, dangereuses, inévitables. Elles sont la porte ouverte à des comportements de tricherie flagrante car on peut transcender à volonté les limites puis clamer sa bonne foi...

Exemple: "je voyais le sol quand je me suis fait aspirer". Le pilote est ressorti une centaine de mètres plus haut sur le flanc du nuage, dans la direction de la balise suivante, mais il avait fait les oreilles comme pour dire *"je n'ai pas voulu monter, cela s'est fait malgré moi"*.

Or s'arrêter juste sous les barboles finit par pénaliser les pilotes honnêtes qui, après s'être fait léser plusieurs fois finissent eux même par adopter la "pseudo-règle" décrite plus haut.

Un certain nombre de cas particuliers doivent aussi être gérés comme :

- ? Les gains sur le flanc du nuage : le pilote monte plus haut que la base du nuage sans pour autant pénétrer à l'intérieur.
- ? Les aérologies produisant plusieurs hauteurs de plafond: le pilote quitte l'ascendance à la base des barboles puis plane vers/autour/au-dessus d'un autre nuage.

Dans ces cas particuliers il n'y a pas tricherie et pourtant le pilote peut ne plus être visible du sol !

Alors quelle est la solution ?

Il faut retenir comme règle :

- ? Un pilote doit s'arrêter de spiraler suffisamment tôt avant d'arriver aux barboles pour anticiper une éventuelle aspiration et partir de la zone ascendante.
- ? S'il continue à monter en s'éloignant, il doit faire les oreilles ou d'autres manœuvres de descente pour ne jamais être pris dans le nuage (et non pas pour simplement marquer une volonté).
- ? Si ces manœuvres sont inefficaces, s'il monte dans le nuage aux oreilles, le pilote est coupable, il aurait dû prévoir le phénomène et arrêter de spiraler plus tôt.
- ? Il faut être simplement hors du nuage cela permet donc les cas particuliers évoqués plus haut où un pilote se trouve plus haut que la base du nuage le plus bas.

Nous avons vu que le jugement depuis le sol pouvait être faussé, le DE doit donc s'entourer d'asseurs/juges (qui peuvent être les "compétiteurs fusibles" évoqués plus haut), qui pourront l'aider dans sa tâche. N'oublions pas que même si un pilote triche d'une manière flagrante, il est difficilement identifiable depuis le sol. Le DE et les "Juges volants" doivent être certains du cas de tricherie pour accuser et sanctionner. Mais quand la tricherie est réelle elle doit être implacablement sanctionnée

(O Pts à la manche, exclusion de la compétition en cas de récidive). Pour que les sanctions soient justes, elles doivent se fonder sur des constatations fiables de la part de personnes fiables.

En clair :

la preuve tangible de la montée d'un pilote dans le nuage n'existe pas (il ne peut être photographié par exemple). Le témoignage d'un seul pilote compétiteur en accusant un autre ne peut non plus être retenu car il s'agit d'une parole contre une autre.

Ce qui marche:

- ? Vu du sol, ou du ciel, la constatation indiscutable de la montée dans le nuage de la part du DE où de juges neutre et fiables qu'il à choisi. Qui peuvent être les assesseurs/juges ? Des personnes ayant une connaissance de l'activité suffisante pour pouvoir juger. Ils sont crédités par le DE avant la manche.
- ? La réclamation d'au moins trois compétiteurs ayant observé l'acte de tricherie et qui déposent alors une protestation.
- ? Rappeler au briefing les règles énoncées plus haut a un fort effet dissuasif, en particulier si la présence d'assesseurs au sol et surtout en l'air est annoncée. Bien entendu, un effet d'annonce suivi de rien du tout produit l'effet inverse à long terme...
- ? Pour un pilote qui se serait fait aspirer : redescendre exactement au même niveau des autres après la sortie du nuage afin de montrer sa volonté de ne pas tricher.

La ou les fréquences organisation : propre à l'organisation + récup

t La fréquence des treuils : autorisée pour les pilotes munis de micros (pas de vox), pour optimiser le treuillé en annonçant taux de montée et alt max atteinte.

L'UTILISATION :

- Organisation des communications
L'objectif est de pouvoir être tenu au courant le plus rapidement possible de tout incident se déroulant sur le parcours prévu. Cela veut dire qu'il faut parfois couvrir plusieurs centaines de km.
 - Les pilotes sont souvent les premiers témoins. Le fait de les mettre tous sur une seule fréquence facilite la communication.
 - Les chauffeurs de navette sont répartis sur tout le parcours. Il leur faut deux radios (une sur la fréquence pilote et une sur la fréquence récupération). Une autre solution consiste à avoir un scanner qui gère les 2 fréquences.
 - Une base radio avec des relais peut-être installée au PC.
- Rappel au briefing (les différentes fréquences et leur utilisation)
- Il faut se rappeler qu'en France l'utilisation des VHF est réglementée et que nous avons normalement le droit d'émettre uniquement sur 143,9875 mhz et pour des raisons de sécurité.

L'EQUIPE DE SECURITE :

Le directeur d'épreuve et le médecin doivent gérer la «chaîne de sécurité»

- Remplir la «feuille d'infos sécurité» et la diffuse aux personnes concernées (c.f. doc type)
- Contact direct avec les secours (n° local ou 112) : un tél. portable et une radio
- En écoute sur les différentes fréquences (sécu pilote, organisation, secours)
- S'assurer que les accès au décollage et à l'atterrissage sont dégagés, pour une éventuelle intervention des secours
- Organise et place les observateurs sur les points stratégiques (pilotes en vol, chauffeurs de navettes,...)
- t** - Gère le dégagement des pistes d'envol, la validité de la qualification des treuilleurs, la fonctionnalité des treuils (cahier des charges de la commission vol de plaine) et la vérification de l'assurance de ces derniers.

Rappels des dangers :

Dangers relatifs à la zone de vol du parcours : lignes H.T, Catex, zones de survol ou de posé interdites ou délicates ...
Si besoin retranscription des dangers sur la carte du tableau de briefing.

Responsable du pointage sécurité :

Il coordonne :

- pointage sécurité post vol :
 - pointage goal
 - pointage récupération
 - pointage téléphone

Si à l'heure limite de pointage sécurité il manque des pilotes à l'appel, il informe le DE (pour un déclenchement éventuel des secours).

Tous les pilotes doivent autant que possible venir pointer en personne au P.C ou au But (pour ceux ayant fait le But), cette démarche fait partie de la manche. **Un pilote qui ne pointe pas en personne ne valide pas sa manche.** Cette démarche doit être systématique afin d'éviter des

quiproquos malencontreux. Par exemple : pointer pour un copain qui est posé dans la montagne, si celui-ci se blesse en redescendant, personne ne s'inquiétera de lui porter secours (cela est déjà arrivé).

☞ **Une équipe de pompier ou SAMU :** prêt à intervenir rapidement

☞ **L'annulation des manches :**

- système d'annulation :
 - . annonce radio sur la fréquence pilotes (D.E seul habilité à faire l'annonce)
 - . éventuellement, croix d'annulation et sur les endroits stratégiques préalablement définis (atterro, déco, balises ...)

☞ **Liste des pilotes :**

Mise à jour lors des inscriptions (nom, n°, voile, couleur, langage, personne à contacter en cas d'accident).

C'est important pour l'identification des pilotes en cas d'accident et le suivi de la compétition.

LE CHOIX DES MANCHES

☞ ETHIQUE : CHOIX ET VALIDATION DES MANCHES

Nous avons constaté que les conditions fortes et la fatigue sont des paramètres déterminant des causes d'accident. Il faut savoir que sur certaines manches le dernier pilote arrivé au but, met parfois plus du double de temps que le premier et ceux qui ne bouclent pas volent souvent encore bien plus longtemps. A la fin d'une semaine de compétition cela donne une différence importante de fraîcheur entre les meilleurs et les derniers.

De la même façon le DE prendra en compte la position de sa compétition dans la saison. En effet en début d'année les pilotes ont peu d'entraînement, il programmera des manches plus courtes qu'au mois de juin ou juillet.

Principalement pour ces raisons, mais aussi pour la motivation du groupe, pour la médiatisation, nous recommandons au DE de programmer au minimum des manches qu'un tiers, voire la moitié des concurrents doivent boucler.

☞ DEMARCHE GENERALE POUR L'ELABORATION D'UN PARCOURS

- **Avant la compétition :** il est utile que le D.E ait déjà travaillé sur les possibilités d'épreuves et de parcours réalisables à partir de son site dans les différentes situations météo envisageables, cela à tête reposée et froide, sans le stress et la pression d'une compétition.

La création de la liste des décollages, balises et atterrissages est faite par le DE en fonction des manches potentielles qui pourront être lancée.

- **Pendant la compétition :**

. **Avant d'être sur le site :**

- En fonction des prévisions météo et des conditions visibles, prévoir différents parcours
- + ou - ambitieux articulés sur la même base :
 - Tenant compte de la direction du vent
 - Du niveau de la compétition
 - Des risques éventuels (CB, vent forçant...)

. **Sur le décollage :** avant le briefing, proposer les différentes variantes retenues au comité de pilote et faire le choix définitif en fonction des dernières appréciations aérologiques «ressenties» au décollage et selon l'avis du comité de pilotes.

. **Rappel :** Le D.E est responsable du choix de la manche et le comité de pilotes n' a qu'une fonction de conseil (il n'est en aucun cas décideur). Néanmoins le DE se doit de consulter le comité de pilote et de prendre en compte ses conseils. Une manche doit toujours faire l'objet d'un consensus. Il n'est inimaginable d'envoyer une manche qui aurait fait l'objet d'un vote au cour duquel des membres du comité de pilote ait exprimé un désaccord formel.

☞ LES ELEMENTS QUI DETERMINENT LE CHOIX DES MANCHES

☞ **LA TAILLE DU DECOLLAGE** ou «possibilité du site» :

‡ : Nombre de lignes ou de pistes d'envol au treuil.

Elle détermine le nombre de pilotes pouvant décoller par minute (possibilité du site).
Néanmoins, la présence d'une assistance au décollage permet d'augmenter le débit et donc d'avoir une possibilité du site correcte malgré un petit décollage.
Les conditions aérologiques sont également un élément prépondérant dans la possibilité du site.

- si faible débit : . Utiliser plutôt la course départ en l'air, avec une B0 pour répartir les pilotes, avant le start (dans ce cas le nombre de km précédant le start est pris en compte dans le calcul des points / distance de la manche).
. Eviter peut être les temps mini et la distance, car le faible débit ne permettra pas le choix du moment de décollage (stratégie du temps mini)

- Si débit moyen : . Temps mini
(3 ou 4 voiles / min) . Course au but départ en l'air
. Clock-start

- Si grand débit : . Tout est possible. Néanmoins il est indispensable d'organiser et de (+ de 4 voiles / min) délimiter l'aire de décollage autorisée, pour la manche.

Avec l'utilisation du GPS la taille du décollage est moins déterminante pour le choix de l'épreuve.
Les conditions en l'air et la situation aérologique restent par contre à prendre en compte.

LES PILOTES : le niveau et le nombre

- Le nombre :

- Il est à mettre en relation directe avec la capacité du site.
- L'organisation et le choix de la manche seront différents avec 60 pilotes et avec 100 pilotes.

- Le niveau :

- Niveau homogène : .Le DE adapte la manche à son public en essayant de faire rentrer la moitié des pilotes

- Niveau peu homogène :

Avec une majorité de pilotes moyens :

Le DE est obligé de prendre en compte les moins bons pilotes et les meilleurs seront forcement un peu frustrés. Il faut programmer des manches à difficultés linéaires afin que les meilleurs, s'ils sont seuls en tête, puissent faire la différence avec la vitesse, sans se retrouver confrontés à une difficulté qui se gère mieux en groupe.

Avec une majorités de bons pilotes :

Le DE fait une manche pour les meilleurs avec une difficulté importante à environ 1/3 du parcours pour poser les moins bons.

Vitesses de vol en conditions « normales » :

- niveau international 25 à 35 km/h en parapente et 35 à 50 km/h en delta
- niveau national 25 à 30 km/h en parapente et 30 à 40 km/h en delta
- niveau régional 15 à 25 km/h en parapente et 20 à 30 km/h en delta

t : Le niveau des pilotes prend également en compte leur expérience en décollage au treuil.

LES CONDITIONS AEROLOGIQUES :

- Elles déterminent la vitesse de vol des pilotes, qui elle même détermine la longueur du parcours (en distance et en temps : important pour la validation des manches sur 1000 points avec le S.M Scoring Français) (cf. Règlement FFVL).

LA FENETRE D'OUVERTURE :

D'une manière générale :

- . Nombre de pilotes * 30 secondes (mini) + 1/2 heure de prorogation (à prévoir systématiquement : en cas d'accident ou de mauvaises conditions au décollage).
- t : Nombre de pilotes * 1 mn (mini) + 1/2 heure prorogation.
- . Ouverture lorsque les conditions sont établies
- . Calcul rigoureux du temps d'ouverture (cf. tableau ci-après)
- . Respect du temps minimum obligatoire entre la fin du briefing et l'ouverture de la fenêtre (cf. règlement FFVL).

Si bonnes conditions : . Temps d'ouverture = temps pour faire décoller tous les pilotes en fonction de la possibilité du site.

Si conditions moyennes et / ou aléatoires : . Prévoir une fenêtre plus longue

Si conditions aléatoires : . Prévoir la possibilité de changer tous les horaires (ouverture, fermeture, prorogation, retour au terrain, pointage...) avant qu'un pilote ne décolle (dans ce cas un nouveau briefing est nécessaire).

- Exemple de calcul du temps d'ouverture de la fenêtre : ceci est un ordre d'idée.

Sites	Conditions	Nombre de pilotes	Possibilité du décollage	Temps d'ouverture	Prorogation
Petit déco (Cochecabane) t : treuils 1 piste	Moyennes	100	1 pilote/min	1 h 40 min	30 min
Déco moyen (Markstein, Chamonix, St André) t : treuils multipiste	Bonnes Mauvaises	100 100	2 pilotes/min 1 pilote/min	50 min 1 h 40 min	30 min
Grand déco (Mieussy, Gd Bornand) t : treuils multipiste	Bonnes moyennes	ou 100	4 pilotes/min	25 min	30 min

Attention ! Le calcul du temps d'ouverture doit prendre en compte :

- . Les conditions
- . La possibilité du site (débit au décollage)
- . Le niveau des pilotes
- . L'assistance au décollage

Chaque paramètre doit être défini pour avoir des heures d'ouverture cohérentes avec chaque situation, chacun d'eux influant sur le temps d'ouverture.

LE START POINT : (dans le cas d'une course au but départ en l'air)

Règle générale :

Le temps entre l'ouverture de la fenêtre et l'ouverture du start doit permettre à tous les pilotes de se positionner correctement pour prendre le premier départ. Ce temps doit prendre en compte la distance à accomplir entre le décollage et le start (avec ou sans BO).

- Intérêt du parcours préalable au start point :

Le parcours préalable au start, permet d'étaler l'ensemble des pilotes et donc d'éviter les embouteillages en l'air et la bousculade au décollage (sécurité). Néanmoins, plus le parcours préalable au start est grand, plus le résultat final de la manche est modifié (c.f. rappel sur le S.M.Scoring ci-après). Le parcours chronométré après le start ne doit pas être trop court. Ce parcours peut être une ligne droite, ou être composé d'une ou de plusieurs BO.

- Exemple de calcul de temps d'ouverture de la fenêtre avant le start :

Exemple de timing pour :
 . Possibilité déco : 2 pilotes/min
 . Vitesse moyenne : 20 km/h
 . Start à 10 km
 = niveau régional (bonnes conditions)

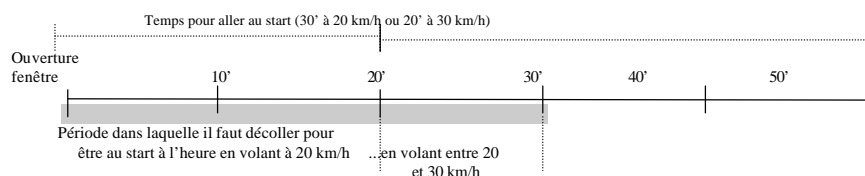


Tableau récapitulatif :

Chaque paramètre doit être défini pour avoir des heures d'ouverture cohérentes avec chaque situation (conditions, niveau des pilotes, possibilité du décollage...), chacun d'eux influant sur le temps d'ouverture.

Niveau régional, bonnes conditions (vitesse moy 20 km/h) :

Nbre pilotes	Possibilité décollage	Vitesse Moyenne Avt le start	Distance déco – start	Temps moy Déco-start	Temps d'ouverture avant le start
100	1 pilote / min	20 km/h	10km	30 min +	2h10min
100	2 pilotes / min	20 km/h	10km	30 min +	1h20 min
100	4 pilotes / min	20 km/h	10km	30 min +	55 min

Dans les exemples ci-dessus nous sommes partis sur des conditions de décollages pessimistes (1 ou 2 pilotes par minute). Actuellement les décollages se font le plus souvent à minima à 4 pilotes par minute.

⚡ LA LONGUEUR DE LA MANCHE :

Règles générales :

- La difficulté doit être progressive

- Il est souhaité qu'il y ait au minimum entre 30 et 50% des pilotes au but.
- La longueur est fonction : du site, des conditions, du niveau des pilotes, de la période de compétition et du nombre de manches courues.

- Rappel des principes et objectifs du scoring : (concrètement)

Le but du scoring est d'éviter que les manches trop petites (en temps ou en distance) soient validées sur 1000 points. Pour que la manche soit sur 1000, il faut que les deux facteurs pris en considération permettent :

- la moyenne des distances parcourues par le premier tiers des pilotes
- le temps mis par le premier pour boucler

Attention, les deux facteurs sont importants. L'un ne peut totalement surpasser l'autre. Une manche de 35 km bouclée en 1h ne pourra être sur 1000 à cause du temps de vol trop court.

Exemple en B : pour que la manche soit sur 1000, il faut que la moyenne du premier tiers soit au minimum égale à 20 km. En dessous, elle ne pourra atteindre cette valeur que pour un temps de vol très long. On peut donc viser 40 km en 2h30.

- Pièges à éviter :

Depuis plusieurs années nous constatons deux tendances :

. **les vitesses de vol augmentent** : ceci a pour conséquence de diminuer le temps de vol. Il faut donc bien s'assurer en choisissant la manche que le temps de vol du premier sera supérieur à 2h (si on peut boucler 40 km en moins de 2h, c'est souvent que l'on a raté un vol de 60 km minimum).

. **Le start point**. L'utilisation de ce type de départ en course à deux conséquences sur le vol, qui vont influencer le scoring :

1°) La distance parcourue entre le déco et le start est prise en compte; par contre le temps de course est diminué puisque le début temps de référence est l'ouverture du start.

2°) Le fait de partir d'un start augmente la vitesse de la course puisque les meilleurs partent au sommet du thermique (un thermique de gagné = ¼ d'heure de gagné).

En résumé : il faut tenir compte du type de départ dans la réalisation de la manche, c'est à dire définir une distance Start - But suffisante pour correspondre aux facteurs de validation de la manche sur 1000 points.

. **Choix de la manche : difficulté croissante**. Pour que la moyenne des distances du premier 1/3 des pilotes soit suffisante, il ne faut pas regrouper les difficultés en début de manche. Ceux qui resteront en course en voudront à la terre entière.

Attention : la moyenne du premier tiers est très rarement égale à la longueur du parcours (pour que ce soit le cas il faut qu'un tiers des pilotes bouclent la manche).

⚡ LES STARTS :

Vous noterez que les différents types de starts qui vont être exposés, à l'exclusion du départ au sol, peuvent être utilisés pour réaliser des courses au but ou des temps mini.

Temps mini :

- Départ en sortie de rayon autour du décollage (temps mini départ au sol) (Cargol : temps mini déco 1° sortie). Rayon minimal incluant toutes les voiles au décollage, avec une marge de 10 m. Il est interdit de prendre de l'altitude dans ce rayon.
- Départ en sortie de rayon autour du décollage (Cargol : temps mini déco dernière sortie). Le rayon doit être suffisamment grands pour permettre à tous les pilotes d'attendre et de prendre de l'altitude avant le moment qu'ils ont choisi pour le départ (ex : 1 ou 3 km de rayon).

- Départ en entrée de rayon autour de la première balise (Cargol : temps mini start dernière entrée). Quelque soit le rayon du start, la balise doit être contournée en rayon de 400 m. Le rayon minimum de start doit être de 2 km.

Course au but :

- Premier pilote décollé, départ au sol (def : Cargo1). A utiliser que lorsque le décollage est suffisamment vaste et qu'il n'est plus assez de temps pour faire attendre tous les pilotes en l'air.
- Décollage dernière sortie (def : Cargo1). Cylindre permettant à tous les pilotes de prendre de l'altitude en sécurité autour du décollage.
- Start dernière entrée (def : Cargo1). Cylindre autour de la première balise. La balise doit être contournée en rayon de 400 m. Le rayon minimum de start doit être de 2 km. Le plus simple à gérer pour les pilotes et c'est celui qui doit être choisi en priorité par le DE quand cela est possible.

Vous aurez compris que contrairement aux balises normales de contournement dont le rayon est standardisé à 400m, le rayon des starts est laissé à l'appréciation des DE pour qu'ils gèrent au mieux l'espace et la sécurité des concurrents.

Quelques conseils :

Toute la finesse du start consiste à faire passer le rayon de start à un endroit adapté : on le placera par exemple après un relief particulier (la zone d'attente), juste au début de la première transition vers B1. On évitera en revanche absolument de faire passer le rayon exactement dans la zone d'attente ou dans un passage délicat pour les pilotes. De telles erreurs obligent les pilotes à des croisements inconfortables ou à repasser dans la zone turbulente (sortie et re-rentrée dans le cylindre à l'heure du start). Dans un temps mini, le fait de placer le cylindre hors de la zone d'attente permet aussi aux pilotes d'apprécier « qui part » ou « qui revient du start pour réaliser plus tard un nouveau départ ».

LES DIFFERENTS TYPES DE MANCHES

- Le temps mini :

D'un point de vue sportif : le pilote se bat contre la montre et les conditions, il n'est pas en confrontation directe avec les autres pilotes.

Départ du chrono au décollage :

Il faut positionner très correctement le point GPS du décollage et créer un cercle assez grand pour que tous les pilotes au sol soient dedans et suffisamment petit pour qu'il leur soit impossible de spiraler à l'intérieur. Le chrono part lorsque le pilote quitte le petit cercle autour du décollage.

- . Peut être utilisé . Sur un décollage de taille moyenne
- . Pour un niveau hétérogène des pilotes : les pilotes peuvent adapter leur moment de décollage à leur niveau et leurs ambitions.

L'ouverture de la fenêtre doit être assez longue (ouverture avant les conditions optimales de la journée et fermeture après). Ceci évite les bousculades générées par une fermeture de la fenêtre tôt quand les conditions sont encore bonnes. De plus, cela permet à tous les pilotes de rejoindre le but, même les plus lents (s'ils partent très tôt).

Départ du chrono en vol :

Eviter la concentration des pilotes en même temps au même endroit. Ce type de manche peut mettre en difficulté les pilotes qui ont du mal à prendre des initiatives.

Le moment du départ est choisi par le pilote en l'air. Il doit couper une ligne (rentrer ou sortir d'un cercle). C'est la dernière fois qu'il franchit cette ligne qui est pris en compte.

Cas particulier : Dans une épreuve en temps mini, le pilote qui prend un départ après la fermeture du start (au sol avant la fermeture de la fenêtre de décollage) verra son temps de départ comptabilisé comme étant celui de la fermeture du start.

A utiliser quand pour des raisons de sportivité ou de sécurité le DE désire que les derniers pilotes ne prennent pas un départ trop tardif.

- La course au but :

Départ en l'air :

Système le plus utilisé aujourd'hui avec un start pour rentrer dans un grand cercle (ex : distance déco-B1 15 km)

- décalé par rapport au décollage (cercle de 9 km autour de B1)
- sur le décollage (cercle de 14 km autour de B1) ce qui permet de faire durer le spectacle autour du décollage. En cas de start décalé prévoir une ouverture de la fenêtre tôt pour laisser le temps suffisant aux pilotes lents d'arriver à l'heure au start. Délais d'ouverture du start (cf. calcul du temps d'ouverture de la fenêtre p.23). Si mauvais choix d'ouverture de fenêtre, risque de bousculade. Dans la réalité vous verrez que ce sont toujours les mêmes qui décollent en premier (les meilleurs) et toujours les mêmes qui sont à la « bourre ».

D'un point de vue sportif : confrontation directe entre les pilotes. Ils ne se battent pas contre le temps mais contre les autres pilotes. Utilisée de préférence quand les conditions sont bonnes et/ou homogènes.

Il est facile de lire le GPS pour connaître la position de la ligne de start.

Au niveau de la sécurité les pilotes peuvent se positionner où ils veulent autour du grand cercle.

Départ au sol :

Cela nécessite un vaste décollage et de très bonnes conditions permettant aux pilotes de s'étaler rapidement (éviter les départ au sol avec un seul thermique incontournable juste devant, dans lequel les 80 pilotes vont se retrouver !).

Attention à la sécurité

Par contre ce type de départ permet de gagner du temps sur le départ de la course.

- La distance : La distance a été supprimée. Si vous tenez à faire un grand vol en ligne droite vous pouvez proposer aux pilotes un but fixé à 500 km. (par exemple)

- Intérêts : . D'un point de vue sportif, battre des records (personnels ou homologués, record du site), aller toujours plus loin.
- . Bien pour les jours où le vent rend difficile la réalisation d'un parcours.
- . Type de manche très formatrice (notamment en B, apprendre à voler loin, avant d'apprendre à voler vite).

. Possibilité d'envoyer la manche tôt, même en conditions moyennes ou faibles.

- Difficultés : . Organisation des récupérations (cf. Chap «Récupération»).
- . Retour au PC pour la saisie des résultats tard le soir
- . Suivi de la manche difficile (sécurité)
- . Risque d'accidents accrus par la fatigue des pilotes.

- **Clock start :**

Le clock start est un mélange du temps mini et de la course au but. Il allie l'intérêt sportif des deux systèmes.

Le départ est en vol en entrant ou en sortant d'un cylindre, au-dessus du décollage ou décalé. Le directeur d'épreuve fixera au briefing un certain nombre de moments de départ à intervalles réguliers.

Exemple :
- 1° start à 14 h 30
- 2° start à 14 h 40
- 3° start à 14 h 50
- 4° start à 15 h 00
- 5° start à 15 h 10
- 6° start à 15 h 20
- 7° start à 15 h 30

L'intervalle sera entre 10 min. et 15 min en fonction des vitesses de vol.

La problématique du DE est de trouver la fourchette de temps pendant laquelle les conditions sont bonnes en sachant que le plus lent devra partir dans les premiers s'il veut boucler et même les plus rapides devront bien réfléchir et pas forcément partir à la fin sinon ils prendront le risque que les conditions se détériorent trop en fin de vol.

Une fenêtre de départ trop courte pour une distance faible ou inversement trop grande contraindrait les pilotes à partir tous en même temps et reviendrait à faire une course au but.

LES REDECOLLAGES

A n'utiliser que sur les sites de faible dénivelé, en l'organisant : zone d'atterrissage et navettes imposées par l'organisation.

f : - Utilisés essentiellement pour les compétitions au treuil.

- Organisation : Une zone d'atterrissage est prévue proche du décollage, mais dégagée du cône de sécurité des pistes d'envol. Le règlement adopté par le comité de pilotes peut prévoir une distance parcourue maximum pour pouvoir prétendre au redécollage (10 km par exemple), ainsi qu'une récupération organisée dans ce périmètre.

LES BALISES

LES CARACTERISTIQUES D'UNE BONNE BALISE

- **L'emplacement :**
. Dans une aérologie saine
. Dans une aérologie portante plutôt que «dégueulante»,
. Attention aux balises en altitude (une balise dans les nuages = 1 manche ratée).

- **Le choix des balises et des secteurs :**

Il peut être la cause de problèmes de sécurité car les balises sont, même avec les cylindres des points de convergence pour les pilotes.

f : En plaine, selon l'intensité du vent météo, le nombre de balises peut être limité à une seule avant le but. La multiplication des balises sur un axe peut aider à un meilleur suivi du déroulement de la manche.

. Si une balise se situe dans une forte dégueulante, trop loin des ascendances, ce n'est pas bon (point bas ou posé).

- **Coordonnées :** .Précises.

La philosophie du choix d'une balise : elle ne doit pas être une difficulté en soi. Elle sert juste à prouver le passage du pilote à ce point. Les balises doivent se trouver dans des aérologies favorables. Les difficultés doivent se trouver sur le parcours.

- **Le choix du start :**

D'une manière générale :

. En éloignant le start du décollage, on étale les pilotes et cela évite l'encombrement en l'air.

. Plus il y a de pilotes et plus il faudra de distance entre le décollage et le start pour les étaler, sauf s'il y a une grande zone d'attente à proximité. (Par exemple : à Annecy, déco a Planfait et zone d'attente au dessus, sur les dent de Lanfont - Lanfonnet; .

. Le parcours préalable au start peut être une ligne droite ou composé de balise(s) (adaptation au site)

Il doit être à proximité d'une vaste zone d'attente avec des conditions aérologiques favorables (permettant aux pilotes de s'espacer) : par exemple à proximité d'un relief large et régulier, bien alimenté.

LE DECOLLAGE

☞ L' AIRE DE DECOLLAGE :

☞ LES PORTES D'ENTREE :

(ne doivent être utilisées qu'en cas de nécessité absolue, d'autres solutions comme le choix de la manche et du départ sont à considérer avant)

- Intérêt :

- . Pour réguler l'accès au décollage.
- . Permet un contrôle :
 - . Evite le pointage sécurité (réservé aux déco ouverts)
 - . radio / vox qui déclenchent
 - . parachute de secours (poignée, aiguille)
 - . pesée

- Organisation :

- . Piquets ou bâtons de ski + rubalise ou filets (protéger le sommet des piquets : balles de tennis..)
- . Installer les portes avant l'arrivée des pilotes au décollage.
- . Répartir les portes sur toute la largeur de l'aire de décollage
- . 1 porte pour 30 pilotes maximum + 1 «gorille».
- . 1 «liste pilotes» par porte (par ordre numérique)
- . Equité au niveau du débit à chaque porte (délimiter des zones sur l'aire de décollage correspondant à chaque porte)

☞ LA ZONE DE DECOLLAGE :

L'idée est de supprimer autant que possible tous les systèmes de queues afin d'éviter aux pilotes le stress et les bousculades avant de décoller. Pour cela toujours privilégier dans les choix de sites les grands décollages.

- Si possible la laisser ouverte (pour les pilotes) tout en la définissant clairement sinon :

- Elle est délimitée en haut par les portes d'entrée et peut être délimitée sur les côtés si nécessaire.

⚡ : - Au treuil elle doit être suffisamment large pour permettre au pilote de se réaxer au câble lorsque le vent tourne.

⚡ : - Le cône d'envol doit être parfaitement dégagé de tout obstacle (cahier des charges de la commission vol de plaine).

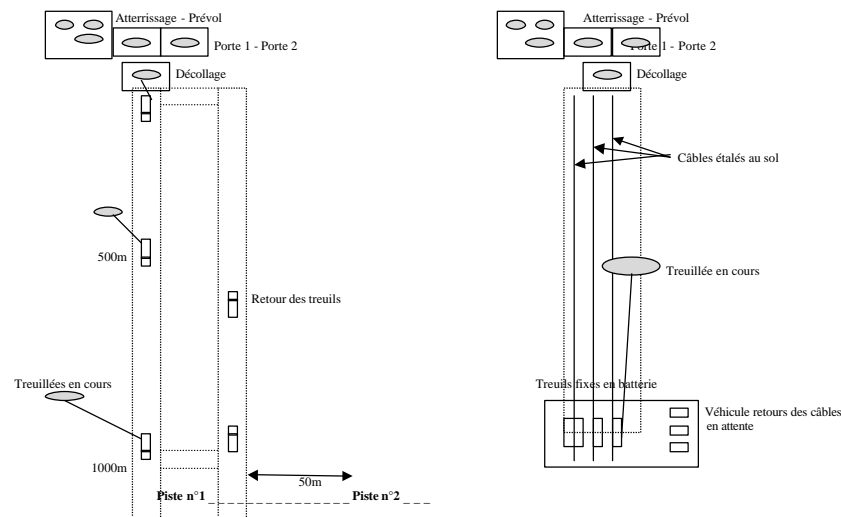
⚡ : - Sur un site mono décollage le D.E peut déplacer l'aire de décollage en fermant momentanément la fenêtre vers un autre site proche et mieux orienté.

⚡ : - Elle doit comprendre une aire de prévol avant la porte d'entrée, permettant au pilote d'être prêt pour l'accrochage du câble.

☞ L' AIRE DE BRIEFING :

- . Délimiter une zone de dégagement autour du tableau (rubalise au sol)
- . Mettre le D.E et le tableau de briefing en hauteur pour une meilleure audition et une meilleure visibilité .

☞ SCHEMA D'ORGANISATION DES DECOLLAGES AU TREUILS :



32

☞ LE DEROULEMENT :

. **Organisation** de l'aire de décollage (portes, zone de déco, zone de briefing, poubelles...).

. **Préparation de la manche** (à l'écart des pilotes)

. **Proposition de la manche au comité de pilotes.**

t : proposition du retour en file d'attente selon les circonstances de l'envol raté.

t : proposition de prise de temps : au largage du câble ou quand les pieds quittent le sol (jumelles pour l'équipe de chronométrage).

. **Préparation du briefing** : . renseignements écrits (c.f. tableau de briefing type en annexe. Remplir toutes les rubriques).

. renseignements cartographiques et dangers (carte avec la manche tracée) restrictions liées à l'espace espace aérien.

. **Briefing pilotes** : voir ci dessous (Il est souhaitable de remplir le panneau et de laisser tranquillement la possibilité aux pilotes de prendre connaissance de la manche avant de commencer le briefing.)

Information au P.C de la manche choisie.

Ouverture de la fenêtre à l'heure officielle : au porte voix et à la radio sur la fréquence pilotes.

le DE donnent l'autorisation de décollage

Les assistants au décollage : ils mettent les voiles en place (conseil pour éviter les noeuds : ne pas étaler la voile tant que le pilote n'a pas tendu ses suspentes).

Ils peuvent assister les pilotes au décollage sur leur demande (dans ce cas ils doivent être compétents et demander au pilote ce qu'il attend comme assistance).

Gestion de la sécurité : le D.E peut interrompre le décollage à tout moment pour des raisons de sécurité.

☞ LE BRIEFING PILOTES

☞ Briefing du matin avant d'aller sur le site : Généralités

- Rappels généraux sur le respect du site (propreté) et des personnes.

- Présentation de l'organisation des navettes pour la récup.

- Rappels des conditions de décollage : 30'' par pilote, après le pilote doit décoller ou laisser la place à un autre (sauf conditions impropres à un décollage en sécurité).

☞ Briefing de la manche :

Le DE doit faire une préparation écrite de son briefing.

☞ Présentation de la situation météo et explication globale du choix du parcours par rapport aux conditions prévues.

☞ Rappels des dangers du parcours (pièges aérologiques, zones de survol ou de posé interdites, dangers physiques type lignes H.T, Catex ou autres...).

☞ Rappel aux pilotes que du moment qu'ils sont inscrits à une compétition, ils sont considérés comme ayant volé et qu'ils doivent pointer personnellement après la manche.

☞ Rappeler l'heure limite de pointage et les sanctions encourues en cas de non pointage au P.C avant de repartir le soir (exclusion pour le reste de la compétition), sauf accident.

☞ Rappel de la ou des procédures d'annulation de la manche (c.f. chap «Pendant le vol»)

☞ Rappels / utilisation des radios et des fréquences (c.f. chap «Sécurité et Radios») ainsi que la conduite à tenir pour le déclenchement des secours.

☞ Précision récup : axe, lieu et heure de rendez-vous.

☞ Présentation de la manche : En dernier pour maintenir l'attention des pilotes jusqu'à la fin du briefing. Relire tout le panneau de briefing (même ordre pour ne rien oublier et pour un meilleur suivi des pilotes. c.f. «Tableau de briefing» Doc type).

☞ Les horaires d'ouverture et de fermeture de la fenêtre, de start et de prorogation sont fixés en dernier lorsque la présentation de la manche est terminée.

☞ A la fin du briefing le DE doit laisser 20 min aux pilotes pour se préparer avant d'ouvrir la fenêtre.

PENDANT LE VOL

LE CONTROLE DE L'EVOLUTION DES CONDITIONS ET LE SUIVI DE LA COURSE :

Le D.E s'informe du bon déroulement de la course à partir de :

- Ce qu'il voit
- Observateurs sur les points clés ou délicats avec radio, jumelles, cartes et listes pilotes avec voiles, n°, couleur (cf. doc type «liste pilotes»).
- Ouvriers restés en l'air sur le parcours notamment sur les points stratégiques (ne doivent pas servir de lièvres aux compétiteurs).
- Collège de sécurité constitué par le DE avec des pilotes de tous les niveaux représentatifs (au moins 5). Le DE décide avec eux d'une fréquence sur laquelle ces pilotes pourront basculer en l'air à la demande du DE sur la fréquence sécurité. Le DE pourra ainsi les interroger sur les conditions rencontrées et ainsi avoir une source d'information supplémentaire (sur décision du D.E).
- Infos par téléphone sur les conditions à proximité du parcours (écoles voisines...)

LES PROCEDURES D'ANNULATION :

Le D.E est le seul habilité à annuler la manche en cours :

- Par radio sur la fréquence pilotes

L'ATERRISSAGE

LE CHOIX DE L'ATERRISSAGE : LA SECURITE...

- . Conditions aérologiques saines
- . Taille
- . Dégagé d'obstacles (ligne H.T, immeuble, grue...)

L'ORGANISATION DE L'ATERRISSAGE : LES DIFFERENTES ZONES

- . **L'aire de posé** : assez grande, séparée du public (filets, rubalise)
- . **L'aire de pliage** : à coté de l'aire de posé mais délimitée indépendamment
- . **La ligne d'arrivée** (1 personne mini), éloignée de toutes perturbations (zone de posé, bruit, public, pilotes...)
- . **Le poste de pointage sécurité** (1 personne): à coté de l'aire de pliage pour plus de commodité. Une table et les feuilles de pointage sécurité (cf. doc type)

LA LIGNE D'ARRIVEE :

L'arrivée Classique :

La ligne d'arrivée est matérialisée au sol par une bande de tissu de couleur blanche ou vive d'au moins 80 cm de largeur et 50 m de long. La ligne d'arrivée et le terrain d'atterrissage, doivent être repérés sur une carte au 1/100000 affichée au briefing (*ou présentés sur une photo*). Afin de faciliter l'arrivée des pilotes ayant beaucoup d'altitude, la ligne physique est prolongée par une ligne virtuelle mesurant 200m de part et d'autre du point central de la ligne physique.

Placement de la ligne d'arrivée : Elle doit être placée perpendiculairement à l'axe séparant la dernière balise du but. Le centre de la ligne d'arrivée doit être placé sur le point GPS du but. En cas d'impossibilité le DE place la ligne où il le désire sur le terrain et relève le point GPS au centre de la ligne. C'est ce point qui dans ce cas sert pour le paramétrage du logiciel de contrôle.

Pour être considéré comme ayant complété le parcours, le pilote doit survoler ou au moins se poser sur la ligne d'arrivée physique.

Le posé étant défini par le premier contact physique entre le sol et le parapentiste.

La décision du juge de ligne sur le franchissement de la ligne d'arrivée prévaut sur la décision du logiciel de contrôle.

Le survol de la ligne peut se faire dans les deux sens.

Objectif du pilote et conseils :

Le pilote doit survoler la ligne d'arrivée physique.

S'il arrive très haut et qu'il passe sans le savoir, légèrement en décalage par rapport à la ligne physique, la ligne virtuelle gérée par le logiciel de contrôle permettra de bien valider son arrivée sans perte de temps pour le pilote. Il est conseillé au pilote de continuer à voler sur la même trajectoire pendant dix secondes après avoir franchi l'axe de la ligne.

Le juge de ligne:

Il ne contrôle plus qu'une seule chose : si les pilotes arrivant à basse altitude franchissent bien la ligne physique. Un pilote arrivant en basse altitude (moins de 100m/sol environ) doit dans tout les cas atteindre la ligne physique. S'il ne coupe que la ligne virtuelle il ne sera crédité que de points distance et non de points temps (et ce même si l'enregistrement GPS montre un franchissement valide). L'équipe de ligne arbitre donc la question suivante : le pilote à-t-il pu franchir la ligne d'arrivée physique ou non ?

La réponse est évidemment oui pour les pilotes arrivés haut, mais doit être prouvé par les pilotes arrivés bas<(moins de 100m/sol environ).

La ligne d'arrivée en cylindre :

Description : cylindre virtuel de 200m de rayon placé autour de la coordonnée GPS annoncée au briefing et indiquant le but; dans ce cas, aucune ligne d'arrivée physique n'est utilisée. Les temps sont pris par le GPS au moment de la pénétra.

Utilisation : Cette forme d'arrivée est déclarée au moment du briefing de manche. Elle n'est autorisée que lorsque les organisateurs choisissent un but que les pilotes atteindront vraisemblablement avant l'équipe en charge de la ligne. (spécificité de certains sites de plaine). Ce dispositif est déconseillé lorsque l'utilisation d'une ligne physique est possible.

Cas d'une ligne d'arrivée virtuelle :

Description : C'est une ligne virtuelle mesurant 800m de large (400m de part et d'autre de la coordonnée GPS indicative donnée lors du briefing) et perpendiculaire à l'axe séparant la dernière balise du but.

Utilisation : Ce système d'arrivée purement virtuel est un dispositif visant à sauver la manche au cas où l'équipe en charge de la ligne d'arrivée physique n'aurait pas pu dresser la ligne en temps voulu (avant l'arrivée des premiers pilotes) ou à l'endroit prévu (encombrement imprévu de la zone choisie pour dresser la ligne). En aucun cas ce type d'arrivée ne peut être délibérément prévu par l'organisation au moment de l'élaboration de la manche. En d'autre termes : ce type d'arrivée peut survenir dans des manches normales au cours desquelles les pilotes se seraient attendu à survoler une ligne d'arrivée physique. En cas d'absence non prévue de cette dernière ils doivent à défaut franchir une ligne virtuelle.

Conseils : pour franchir correctement une ligne de ce type, les pilotes doivent basculer leur GPS au choix sur les écrans route ou carte et d'utiliser une échelle raisonnable, 2km suffisent. De plus le pilote peut aussi utiliser la distance le séparant du point, il n'a juste à vérifier que sa trajectoire est à peu près parallèle à la route.

☞ L'EQUIPE DE LA LIGNE :

Avec l'avènement du GPS (à qui l'on confie le soin d'enregistrer les temps d'arrivée) l'équipe en charge de la ligne d'arrivée n'a plus besoin d'être aussi fournie que dans le passé. Une personne compétente doit aujourd'hui suffire à assumer toutes les tâches.

Rôle :

- Vérifier que les pilotes qui arrivent très bas passent bien la ligne d'arrivée (voir explications ci-dessus).

LA RECUPERATION

☞ LES VEHICULES :

☞ **Généralité** : En premier lieu, **récupérez les véhicules qui vous coûteront le moins**. Renseignez vous au niveau local si on peut vous en prêter (associations, municipalité ...). Dans ce cas veillez à ce qu'ils soient assurés dans les conditions d'utilisation prévues et tenez vous à ces conditions.

- **Indispensable** : Des **véhicules de type 9 places**, capables d'aller sur les petites routes et les chemins carrossables. (récup + sécurité).
- Un gros véhicule type car, selon l'organisation des récupérations choisie (cf. ci-après).
- **Diffuser dans les journaux locaux** une info sur la compétition, en invitant les automobilistes à prendre les parapentistes en stop.

☞ LES CHAUFFEURS :

- Bonne connaissance de la région
- Bonne utilisation des cartes
- Les «briefer» sur l'utilisation des radios

☞ LE MATERIEL :

- Véhicules équipés de radio VHF 50W + antenne longue portée et une radio portable
- Cartes IGN (100.000ème + 25.000ème couvrant tout le parcours)
- De l'argent pour faire le plein
- Listes pilotes vierges pour pointage (c.f. doc type)
- Liste pilotes remplie (tous les pilotes de la compétition) pour la sécurité.
- Carte téléphone et monnaie + numéro téléphone P.C et Secours.
- Téléphone mobile.

☞ LA OU LES FREQUENCES :

- 1 Fréquence récupération réservée aux pilotes (liaison pilotes - navettes)
- **En écoute sur la fréquence pilote** pour la sécurité et la fréquence récupération.
- Mémorisation sur les radios des fréquences propres aux secours (par exemple pompiers ou hélico direct, quand celles-ci existent).
 - Dans le véhicule, un tableau récapitulatif avec toutes les fréquences.

☞ L'ORGANISATION DES RECUP :

☞ **L'organisation que vous allez mettre en place dépend :**

- du type et du nombre de véhicules dont vous disposez (pour un coût minimum)
- du nombre de pilotes potentiellement à récupérer
- de l'étendue de la zone de récup (distance P.C. / zone de récup et accès routiers)

☞ **Exemple d'organisations possibles :**

Généralités : Il faut définir :

- Lors du briefing de l'équipe de récup :
 - **l'organisation des récup**
 - **les rôles (pointage) et les zones d'intervention de chacun**

- Lors du briefing pilotes :
 - **les axes routiers de récupération** (les pilotes s'y rendent par leur propres moyens)
 - **les points et les heures de RDV**
 - **les moyens de transport de la région à leur disposition** (car, train)

Exemples de situations : chaque compétition a ses particularités et la liste des situations proposées ci-dessous n'est pas exhaustive.

- 1-) - **Situation** : beaucoup de pilotes + vaste zone de récup
- **Organisation possible** :
 - . Des petits véhicules récupèrent localement les pilotes et les ramènent au point de rendez-vous défini lors du briefing (1 point de rendez vous par zone de récup : si possible près d'un bar!)
 - . Un gros véhicule (car) récupère les pilotes sur les points de rendez- vous et les ramène au P.C.
- 2-) . **Situation** : Zone de récup proche du P.C
. **Organisation possible** : Des petits véhicules récupèrent les pilotes dans leur zone de récup et les ramènent au P.C lorsque le véhicule est plein. Ils recommencent la manœuvre jusqu'à ce que tous les pilotes soient récupérés.



LE POINTAGE

L'ORGANISATION DU POINTAGE :

LE MATERIEL :

- *1 salle (cf. «Le lieu» ci-après)*
- un ordinateur (différent si possible, de celui servant à saisir les résultats)
- un jeu de câbles de liaison GPS/ordi (2 câbles sont nécessaires, un par modèle GARMIN et MLR pour une épreuve comportant moins de 100 pilotes). Ces câbles peuvent être le maillon faible du système. Vous pouvez rencontrer des problèmes de connectique ou transmission d'info. Les câbles MLR notamment (au niveau du connecteur qui se fixe sur le GPS) peuvent facilement se tordre avec la répétition des manipulations de branchement / débranchement. Le responsable du pointage doit bien préparer son matériel.
- le logiciel en chargement sur le site FFVL.
- la feuille de pointage GPS (cf. doc type «Feuille pointage GPS»)

Pour plus de détail se reporter au chapitre « Organiser le contrôle GPS dans une compétition. »



ORGANISER LE CONTROLE GPS DANS UNE COMPETITION

Avant l'épreuve :

Collecte des points

L'organisateur doit préparer une liste de balise qui serviront pendant la compétition. Les coordonnées peuvent être collectées de deux manières :

- 1 - Sur le terrain en se rendant sur la balise muni d'un GPS.
- 2 - Sur carte informatique au moyen d'un PC et du logiciel "Cartonav / Cartoexplorer" qui utilise des fond de carte IGN. Tout le territoire français est couvert par ce système informatique de carte au 1/25.000 ou au 1/100 000. Remarque : ce logiciel permet une avancée concrète en terme de sécurité en donnant la possibilité de retrouver sur carte la position d'un pilote en difficulté lorsque celui-ci a pu transmettre sa coordonnée.

Une cinquantaine de points sont amplement suffisant pour organiser une épreuve.

Il est fondamental de nommer vos points selon un standard précis. Ce formatage des points, déjà connu et utilisé par de nombreux pilotes, lorsqu'il n'est pas respecté, conduit à des malentendus et de réelles difficultés d'organisation.

Formatage des points

- Les pilotes sont amenés à participer à de nombreuses épreuves
 - Ils utilisent pour certains un couplage vario / gps pour calculer les retours au terrain.
 - Les GPS MLR indiquent la finesse du prochain point à atteindre en récupérant son altitude dans le nom de la balise.
 - Pour plus de clarté sur les décollages lors du briefing
 - Pour qu'il n'y ait pas de doute lors de la saisie de la manche dans le logiciel de contrôle.
- Toutes ces raisons font que la liste des points transmise au pilote doit respecter un certain standard.

Voici donc comment nommer vos points :

- 1 - Un nom de point (dans un Garmin ou un MLR) comporte 6 lettres (digit).

La première digit est une lettre qui définit la nature du point :

- D pour les décollages
- A pour les atterrissages
- B pour les balises

- 2 - les 2ème et 3ème digit sont des chiffres qui représentent le n° de la balise (01; 02; 03...)

Il est à noter que les n° ne doivent pas exister en double même s'il s'agit de deux points de nature différente comme un décollage et un atterrissage (exemple : ne pas créer deux points s'appelant D01 et A01, les appeler plutôt D01 et A02)

- 3 - les trois derniers digit indiquent l'altitude du point en milliers, centaines et dizaines de mètres (185 indique que le point est à 1850 m, les unités ne sont pas conservées)

Ainsi voici quelques exemples :

Le point "B15238" est la balise n°15 et elle se situe à 2380m d'altitude.

Le point "A51045" est un atterrissage portant le n° 51 dans la liste des balises et situé à 450m d'altitude.

Le point "D01160" est un décollage portant le n°01 dans la liste des balises et situé à 1600m d'altitude.

Stockage des points

Une fois la liste élaborée, celle-ci peut être conservée sous deux formes :

- 1 - fichier Oziexplorer
- 2 - Dans un GPS

Ces deux types de stockage permettront de transférer facilement vos points au logiciel de contrôle d'épreuve.

Diffusion des points

Il est conseillé de diffuser les points quelques temps avant l'épreuve en les envoyant aux pilotes (dont vous avez l'adresse email) par Internet au moyen d'un fichier Oziexplorer une semaine avant l'épreuve. Ils pourront ainsi se présenter le jour de l'épreuve avec un GPS déjà préparé ce qui accélère les préparatifs le premier jour.

Préparation de l'ordinateur avec le logiciel de contrôle

Un ordinateur récent est préférable pour le contrôle (cependant le logiciel est opérationnel sur un PC 300mhz 64mo ram).

Les ports série (com1 et com2) doivent être libres pour y insérer les câbles de transfert.

Le logiciel de contrôle est fourni gratuitement par la fédération.

Rendez-vous sur cette page pour vous le procurer :

<http://www.ffvl.fr/Compétition/Parapente/Organisateurs/Organisateurs.htm>

Les câbles de transfert GPS (Garmin classiques et MLR) doivent être fournis par l'organisation (Au minimum, un de chaque, prévoir un câble MLR de plus en cas de détérioration du premier). Les autres types de câbles (Garmin eMap, famille eTrek; Top Navigator; GPS data loggers, Flytech 5030 et Brauninger Competino) doivent être amenés par le pilote qui possède l'un de ces appareils. Après avoir entré la liste de vos balises et la liste des pilotes dans le logiciel, après avoir branché vos câbles, après avoir configuré le logiciel et fait un essai de transfert, vous êtes prêt pour recevoir les pilotes.

Au matin de l'épreuve :

Le matin de l'épreuve, lors des inscriptions, l'organisateur doit pouvoir charger les GPS des concurrents avec la liste des points. Attention cette manipulation nécessite du temps : prévoir deux minutes par pilote inscrit.

Sur le décollage :

Lorsque la manche est lancée, le directeur d'épreuve doit communiquer le détail de la manche à la personne en charge du contrôle afin que ce dernier prépare l'ordinateur à recevoir les pilotes.

Au pointage :

Très important : prévoir le pointage sous un lieu couvert, sans quoi, les GPS rallumés dans la queue risquent de capter des satellites et de perturber le protocole.

Les pilotes se présentent et déclarent leur vol en remplissant une feuille pointage qu'ils présenteront en même temps que leur GPS.

La personne en charge du contrôle compare la déclaration du pilote à ce que "dit" le logiciel.

Premier cas :

Si les deux correspondent c'est OK :

- dire : "c'est bon, vous avez fait x km" ou "c'est bon, vous êtes au but à telle heure".

- passer directement au pilote suivant (vous remarquerez que dans ce cas, on ne s'attarde pas à visualiser la trajectoire et les points de contournement, ce qui ne fait que retarder le pointage)

Deuxième cas :

S'il y a une différence entre la déclaration du pilote et ce qu'analyse le logiciel.

- dire au pilote qu'il y a une différence

- passer dans l'écran de contrôle visuel, afficher la totalité du parcours ainsi que les passages aux balises.

- dire au pilote quel est le problème.

Dans les deux cas, noter sur la feuille (dans la case prévue à cet effet en bas à droite) la performance telle que la présente le logiciel :

Exemples :

- le pilote est posé en distance à 34,2 km, noter "34.2km"

- le pilote est au but, noter sur la feuille son heure au but.

Remarque importante : il n'y a pas d'état d'âme à avoir... Aucune discussion n'est possible quant aux "limites"

Présenté de la sorte, cela semble effectivement un peu rude mais, il est clair que l'aspect péremptoire du dispositif de contrôle ne laisse aucune ambiguïté : Ou bien les choses sont bonnes, ou bien elle ne le sont pas... Il n'y a pas de "zone de flou" comme à l'époque des preuves photographiques !

Il n'empêche que lorsqu'un pilote est par exemple "hors secteur", ou bien a fait une erreur de manipulation de GPS ou bien a eu une panne de pile..., ce qui arrive parfois, en particulier lors des premières manches réalisées au moyen du GPS, il faut prendre le temps avec le pilote (après le pointage de préférence), de bien comprendre avec lui ce qui s'est passé et bien entendu d'être courtois et patient.



LES RESULTATS et LES RECLAMATIONS

✍ LE MATERIEL :

- 1 ordinateur
- les logiciels FFVL
- 1 imprimante
- 1 photocopieuse
- des feuilles de papier

✍ L'ORGANISATION :

✍ **Le fonctionnement** .Une seule personne suffit à cette tâche depuis 2003 grâce à la mise à disposition de logiciels, soit tout intégrés (GPS et scoring), soit à importation et exportation automatique des données.

- **Rappel** : N'oubliez pas d'annoncer, voir même d'afficher **l'heure officielle des résultats** et de vous y tenir autant que possible.

Si pour une raison quelconque les résultats ne sont pas affichés à l'heure annoncée, il vous faudra être large sur les **délais de réclamations** (ne pas limiter à l'heure autorisée dans le règlement). Dans ce cas, affichez l'heure limite des réclamations que vous avez définie, à côté de la feuille de résultats.

- **Conseil** : Il est important de respecter au maximum le **timing** que vous vous êtes fixé

. Exemple de timing :

- ✍ En fin d'après-midi et début de soirée pointage GPS et résultats en même temps.
- ✍ Dès la fin de la saisie, en soirée, affichage des résultats provisoires et des déclassés.
- ✍ 8h00 à 10 h 00 lendemain : . Recueil des **réclamations par écrit et traitement par le**

DE.

✍ 8h00 à 10h00 le surlendemain: . Résultats après réclamation et à 10h00 résultats officiels.

En cas de protestation entre 8h00 et 10h00 (par écrit avec paiement) elle sera examinée par le jury. Les résultats seront officiels uniquement après.

DOCUMENTS TYPE

- Tableau de briefing

<http://www.ffvl.fr/Compétition/parapente/organisateurs>

- Inscriptions en ligne

<http://www.ffvl.fr/Compétition/parapente>

FICHES PRATIQUES A PHOTOCOPIER ET A UTILISER

- « BULLETIN D'INSCRIPTION ET INFOS PRESSE »
- « INFOS SECURITE »
- « LISTE PILOTES »
- « LISTE DES BALISES »
- « FEUILLE DE BRIEFING P.C »
- « TABLEAU DE BRIEFING » VOIR SITE WEB FFVL
- « FEUILLE DE POINTAGE DECOLLAGE / ATTERRISSAGE » (+ spéciale treuil)
- « LES DISTANCES DU PARCOURS »
- « RAPPORT DE VOL (Run Report) »
- « FEUILLE DE POINTAGE ORGANISATION »
- « FEUILLE DE POINTAGE PHOTOS »
- « FEUILLE DE POINTAGE GPS »

BULLETIN D'INSCRIPTION

NOM : PRENOM : SEXE :

Adresse : Tel :

N° COMPETITEUR : N° LICENCE + photocopie :

Club d'appartenance :

N° Sécurité sociale :

Voile utilisée. Marque : Type :
Couleur + logo :

INFOS PRESSE

NOM : PRENOM :

N° Compétiteur :

Vécu succinct dans l'activité pour les commentateurs et la presse :

. Début en :

. Compétiteur depuis :


. Diplômes :

. Titres :

. Meilleurs résultats en compétitions et meilleures performances :

.....

. Sponsors :

<i>Partie à remplir par le pilote</i>										MANCHE N°
NOM :	PRÉNOM :			DATE :						
N° de Pilote :	J'ai effectué un MARK / ENTER sur mon lieu de posé : OUI NON									
Pilotes posés exactement au même endroit :										
SÉQUENCE DE VOL (répondre O / N)										
	B0	START	B1	B2	B3	B4	B5	B6	BUT	
Déclaration du Pilote										
<i>Partie réservée au contrôle GPS</i>										
Contrôle Check'in										
Commentaires :				Heure de départ :						
				Heure d'arrivée :						
				KM / BUT :						
Signature du pilote										

ANNEXE

I - ANNEXES

- Cahier des charges d'une compétition officielle FFVL.
- « **BUDGET DE COMPETITIONS** » : exemples de budgets
 - . Championnats de France Parapente 2001
 - . Championnats de France Parapente 2002
- **Les principales nouveautés du règlement parapente 2005 commentée**

Définition d'une compétition officielle :

Compétition inscrite au calendrier des commissions compétitions delta ou parapente.

Pour toutes les exigences qui vont suivre l'organisateur trouvera des conseils, des références, des règles détaillées ou des exemples dans les règlements officiels, dans le manuel de l'organisateur ou lors des formations de directeurs d'épreuves.

**Exigences minimales obligatoires communes à toutes les compétitions :
(correspondant au prix d'inscription pilote, tarif P1 pour le parapente)**

- Respecter le règlement officiel de l'année en cours (élaboré par la commission compétition compétente et validé par le comité directeur fédéral).
- Vérifier que les pilotes mineurs ont une dérogation et sont bien encadrés.
- L'organisateur doit au minimum fournir :
 - Un(des) site(s) adapté(s) aux conditions et à la nature de l'épreuve par sa taille, son accessibilité et son aménagement.
 - Un PC avec un téléphone et du courant électrique.
 - Un directeur d'épreuve compétent et formé.
 - Une logistique informatique qui puisse traiter les résultats et les preuves GPS dans la journée.
 - Un système de déclenchement et d'organisation des secours qui permette une intervention rapide et efficace sur tout le parcours.
 - Une liste des balises à disposition des pilotes sur demande.
 - L'information aéronautique spécifique au jour de l'épreuve : état d'activation des espaces aériens classés et réglementés, activité particulière renseignée par NOTAM (parachutages, voltige avion, autre compétition aérienne ...)
 - Une carte du secteur de vol utilisé pour l'épreuve avec les délimitations horizontales de toute zone d'espace aérien interdite ou impliquant un changement de règle pour le pilote. Pour chacune de ces zones, expression en mètres de l'altitude maximum (et éventuellement minimum) à respecter par le pilote. Les balises de l'épreuve sont représentées sur cette carte. Un exemplaire au format A4 de cette carte est remis au pilote avant l'épreuve.
 - La possibilité de charger automatiquement les points GPS.
 - Café et croissants le matin.
 - Une remise des prix avec un pot (sans alcool).

Services supplémentaires conseillés faisant parfois l'objet d'un surcoût de l'inscription :

- Des navettes ou des remontées mécaniques et la récupération (obligatoire en tarif P2 pour le parapente).
- Des casses-croûtes (surcoût).
- Un dîner collectif, festif et convivial (surcoût).

Les championnats de France seniors :

Les championnats de France font l'objet d'une aide de la part de la fédération. En plus des exigences minimales énoncées ci dessus, les organisateurs doivent :

- S'assurer de la présence quotidienne d'un médecin, responsable, avec le directeur d'épreuve, du déclenchement, de l'organisation des secours et capable d'intervenir en direct sur un accident.

- Organiser l'événement sur une semaine.
- Organiser un plan de communication autour de l'événement.
- Organiser une remise des prix avec invitation des officiels.
- Présenter à la F.F.V.L. un budget prévisionnel et après l'événement un budget réalisé.
- Prendre en charge tous les frais des bénévoles et des cadres travaillant sur l'événement (déplacement, hébergement, repas).
- Organiser des navettes et des récupérations (delta). En cas de non-respect de cette règle la subvention F.F.V.L. est diminuée de 2290€
- Gérer les inscriptions. Sauf disposition contraire, fonction des modalités et du planning de sélection, l'organisateur demande au secrétariat de la F.F.V.L. au moins un mois avant l'événement d'envoyer les invitations aux pilotes. L'organisateur fournit toutes les informations concernant la compétition.

En contrepartie, la F.F.V.L. fournit à l'organisateur, à sa demande :

- Une subvention nominale, définie chaque année au budget de la F.F.V.L., avec un acompte de 75% au vu du prévisionnel et le solde après l'événement au vu du bilan.
- Une subvention diminuée de 1525€ de la subvention nominale en cas d'intervention d'un cadre technique.
- Une subvention diminuée de 3050€ de la subvention nominale en cas d'intervention de deux cadres techniques.

A la demande de l'organisateur, et en concertation avec le directeur technique national, les cadres sont missionnés pour :

- Conseiller les organisateurs dans la préparation de l'événement (N.B. : en aucun cas le cadre organise l'événement).

et soit

- Assurer la direction des épreuves.

ou

- Conseiller et assister l'opérateur pour la saisie informatique et la gestion des outils.

Les championnats de France jeunes :

Les championnats de France jeunes font l'objet d'une aide de la part de la fédération. En plus des exigences minimales énoncées ci dessus, les organisateurs doivent :

- Proposer des dates d'épreuves, de préférence au cours des quinze derniers jours d'août ou, dans tous les cas, pendant les vacances scolaires d'été.
- S'assurer de la présence quotidienne d'un médecin, responsable, avec le directeur d'épreuve, du déclenchement, de l'organisation des secours et capable d'intervenir en direct sur un accident.
- Organiser au maximum 4 manches.
- Organiser un plan de communication autour de l'événement.
- Organiser une remise des prix avec invitation des officiels.
- Présenter à la F.F.V.L. un budget prévisionnel et après l'événement un budget réalisé.
- Prendre en charge tous les frais des bénévoles et des cadres travaillant sur l'événement (déplacement, hébergement, repas).

En contrepartie, la F.F.V.L. fournit à l'organisateur, à sa demande :

- Une subvention nominale, définie chaque année au budget de la F.F.V.L., avec un acompte de 75% au vu du budget prévisionnel et le solde après l'événement au vu du bilan.
- Une subvention diminuée de 760€ de la subvention nominale en cas d'intervention d'un cadre technique.

A la demande de l'organisateur, et en concertation avec le directeur technique national, le cadre est missionné pour :

- Conseiller les organisateurs dans la préparation de l'événement.
et soit
- Assurer la direction des épreuves.
- ou
- Conseiller et assister l'opérateur pour la saisie informatique et la gestion des outils.

La Coupe de France U.N.S.S.-F.F.V.L. :

La fédération organise, en partenariat avec l'U.N.S.S., la Coupe de France U.N.S.S.-F.F.V.L. La participation financière de la fédération est définie chaque année au budget de la F.F.V.L. Le versement sera de 1/3 avant la compétition et le solde sur présentation du budget réalisé.

En contrepartie, l'organisateur de l'épreuve s'engage à respecter le règlement édicté par la commission formation et validé par le comité directeur fédéral.

La Coupe BLERIOT :

La coupe Blériot est organisée annuellement, alternativement en Grande Bretagne et en France. Lorsqu'elle est organisée en France la F.F.V.L. a besoin d'un organisateur. La compétition accueille 24 pilotes (12 deltas et 12 parapentes).

Il est demandé à l'organisateur :

- Un site delta et parapente (décollage/atterrissage).
- Un PC avec un ordinateur.
- Une personne responsable du pointage GPS et du calcul des points.
- Une cérémonie de remise des prix et un dîner collectif festif et convivial.
- De proposer un hébergement collectif et d'assurer l'accueil des pilotes.

La F.F.V.L. prend en charge :

- Les navettes.
- La direction des épreuves.
- La liste des balises.
- Le financement des hébergements des pilotes (Anglais et Français avec l'encadrement).

Pour toute question technique relative à l'application de ce cahier des charges d'organisation d'une compétition officielle de la Fédération française de vol libre, s'adresser à :

Yves GUESLAIN,
Directeur technique adjoint chargé de la compétition.
Téléphone : 06.08.66.06.12.
Mel : yves.goueslain@wanadoo.fr.

**BILAN CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE
2001**

	RECETTES	DEPENSES
Location navettes		24 644,50 F
Carburant		5 408,50 F
Location bus		2 600,00 F
Bureautique		
- Affranchissement		2 000,00 F
- Informatique		16 476,10 F
- Téléphone		5 621,23 F
- Fournitures		4 963,70 F
- CD ROMS cartes		1 284,00 F
Récompenses		9 000,00 F
Repas compétiteurs et organisateurs		20 278,04 F
Pot de clôture		4 360,00 F
Communication		18 802,21 F
Hébergement		12 515,00 F
Animations (soirée de clôture)		12 600,00 F
Frais de déplacement		20 000,00 F
Emploi jeune		5 603,21 F
Divers		900,00 F
vol sacoché Michel (carte téléphone..)		3 410,70 F
Panneau de briefing		1 500,00 F
Inscriptions compétiteurs	95 200,00 F	
Subvention Conseil régional	50 000,00 F	
Subvention FFVL	50 000,00 F	
TOTAL	195 200,00 F	171 967,19 F

Championnat de France de Parapente 2002			
Agy Plane du 15,06,02 au 23,06,02			
RECETTES			
Inscriptions			14365
FFVL			7621,9
Conseil Général			3049
Jeunesses&Sports			800
Buvette			3810
Municipalité			457
Sponsors			4545
Total Recettes			34647,9

DEPENSES			
TRANSPORTS			
Location bus 54 places / 1 semaine	1 037,00	2	2 074,00
Location Minibus 9 places / 1 semaine	210,00	4	840,00
Frais carburant / 1 minibus / 1 semaine	240,00	4	960,00
Remontées mécaniques Chamonix	4,00	390	1 560,00
Remontées mécaniques Flaine	4,00	130	520,00
Total Transports			5 954,00
MATERIELS			
Location Salle des Esserts / semaine			
Carte IGN	1,00	150	150,00
Ligne d'arrivée (bâche au sol)	50,00	1	50,00
Panneau de briefing	20,00	1	20,00
Achat PC	457,00	1	457,00
Logiciels	40,00	3	120,00
Cordons GPS	46,27	1	46,27
Achat GPS	238,00	1	238,00
Achat Radio VHF	244,00	1	244,00
Sono (camion ou matériel)	454,48	1	454,48
Buvette (sur le terrain atterrissage)	76,00	8	608,00
Panniers Repas (8 pces par pilotes)	11,73	150	1 759,50
Total Matériels			4 147,25

COMMUNICATION			
T-shirts	5,46	250	1 365,00
Affiches A3	0,69	1000	685,00
Casquettes	6,18	250	1 545,00
Plaquettes 30 pages	3,55	1000	3 550,00
Prévi Météo	74,00	1	74,00
Banderolles	342,90	2	685,80
Total Communication			7 904,80
FILM			
Tournage film du Championnat	1 050,00	1	1 050,00
Montage film du Championnat	406,00	1	406,00
Duplication + jaquettes	2,00	100	200,00
Total Film			1 656,00
ANIMATIONS			
Soirée repas	1 852,30	2	3 704,60
Concert groupe	800,00	2	1 600,00
Démo parachutisme	305,00	1	305,00
Remise des prix finale	100,00	2	200,00
Remise des prix journalières	50,00	7	350,00
Cocktail cérémonie d'ouverture	762,00	1	762,00
Cocktail remise des prix finale	1 067,00	1	1 067,00
Total Animations			7 988,60
MONTAGE DU PROJET			
Courriers, copies, tel, fax, ...	3 805,36	1	3 805,36
Total Montage projet			3 805,36
Total Dépenses			31 456,01

Les principales nouveautés du règlement parapente 2005 commentées

LES EPREUVES B ACCESS

Pour l'année 2005 la commission compétition parapente a décidé de mettre en place de façon expérimentale sur la Ligue Rhône Alpes et la ligue PACA un circuit de compétitions B dit « access » (accessibilité).

Cette idée part d'un double constat :

- 1 -Il existe un fossé technique important entre les compétiteurs : Dans la catégorie B, nous trouvons d'anciens pilotes de « A » et des pilotes fraîchement breveté. Il est évident que les attentes de chacun sont toutes aussi différentes que les compétences.
- 2-un nombre croissant de compétiteurs s'inscrivent en « B », ce qui nécessite un plus grand nombre de compétitions inscrites au calendrier !

Nous poursuivons donc un triple objectif :

1. Amener à la compétition une catégorie de pilotes qui, jusque-là s'en désintéressait (ou bien qui avait été déçu).
2. Encourager les nouveaux compétiteurs
3. Encourager de nouveaux clubs à organiser des compétitions de sensibilisation.

LES INSCRIPTION EN LIGNE

Nous vous proposons pour 2005 de vous inscrire en ligne sur ce site aux compétitions FFVL, et, pour les organisateurs, de gérer ces inscriptions de la même manière.

Ceci ne remplace pas l'envoi d'un cheque qui valide formellement l'inscription. Mais simplifie la gestion des inscriptions, des confirmations aux pilotes, des listes d'attente...

Même si vous avez déjà envoyé ou reçu des inscriptions, vous pouvez quand même utiliser ces inscriptions en ligne.

Ceci ce fait d'une manière à priori facultative, pour les pilotes et pour les organisateurs.

Si vous êtes convaincus de l'utilité de la chose, à vous d'inciter les organisateurs (pour les pilotes) ou les pilotes (si vous êtes organisateurs) à utiliser ces nouvelles fonctionnalités.

Si tous (pilotes et organisateurs) jouons le jeu, nous espérons que cela représentera un plus. Merci de nous faire vos remarques.