



LE GUIDE DU COMMISSAIRE DE PISTE

Version 1

I – PREAMBULE

La FFPLUM du fait de son statut de fédération se doit d'organiser chaque année un Championnat de France ULM.

Elle est donc de ce fait la propre organisatrice des épreuves (selon des critères spécifiques) qui permettent ensuite aux meilleurs des participants d'intégrer l'équipe de France ULM et avoir ensuite la possibilité de représenter la FFPLUM aux différentes compétitions internationales.

Au même titre que le TOUR ULM, le déroulement de cette épreuve majeure est une vitrine du monde ULM en France et les excellents résultats obtenus depuis plusieurs années en sont la preuve.

Le but de ce document est de préciser la tâche du Commissaire de piste fédéral et ses fonctions, afin d'optimiser au mieux son utilisation lors des différentes compétitions organisées par ou sous l'égide de la FFPLUM ; Ce même document sera retourné approuvé et signé par chaque Commissaire avant le début d'un championnat.

1. GENERALITES

Il n'y a pas de Championnats sans commissaires de piste, de la même façon qu'il n'y aurait pas de commissaires de piste sans championnats.

Quelle que soit l'intensité ou la difficulté des épreuves, les imprévus liés à la météo ou au terrain, un lien indissociable doit exister entre le responsable de la Commission Sportive de la FFPLUM, le directeur des Vols, les directeurs de course, les personnes chargées du calcul des résultats, les compétiteurs, le Club qui reçoit la compétition et les Commissaires de piste...

En effet, à tout moment, un esprit respectueux les uns envers les autres doit obligatoirement exister, le cas contraire se reporterait naturellement, instinctivement et négativement sur la sérénité des compétiteurs à un moment où ces derniers aspirent à une concentration nécessaire et obligatoire pour un vol en toute sécurité ; que ce soit dans les questions posées et les réponses apportées, les décisions prises dans les résultats, ou lors des inévitables modifications de règlement de dernière minute toujours promptes à perturber les compétiteurs.

La sécurité de l'ensemble et de chacun passe invariablement et obligatoirement par cet état d'esprit.





2. FONDAMENTAUX

Si le travail des directeurs de course reste important et incontournable, le commissaire de piste se lève très tôt le matin et souvent avant tout le monde pour préparer et coordonner les tâches de la journée. C'est aussi le dernier couché, car sa fonction ne cesse que lorsque chaque compétiteur est bien rentré, que les fiches de résultats ont bien été comprises et enregistrées par les directeurs de course ou le staff chargé des résultats, qu'il sait ce qu'il a à faire et préparer pour le lendemain. Cette contrainte implique généralement un lieu d'hébergement à part, afin de s'assurer une période de récupération la plus efficace qu'elle soit, ainsi qu'une forme physique en adéquation avec les tâches demandées.

Cette exigence nécessite obligatoirement de la part des directeurs de course une préparation soignée des différentes épreuves sur place, avant la compétition, avec la reconnaissance sur le terrain, contacts avec le club accueillant pour connaître les différentes contraintes du site utilisé, etc. (président, chef pilote, instructeur, etc.)

Il est en effet nécessaire que chacun puisse au moins une fois avant le championnat, maîtriser les différents aspects dans l'organisation, évitant ainsi les surprises de dernière minute, toujours difficiles à gérer dans la précipitation...

Enfin, tous les commissaires de piste assisteront à autant de briefings qu'en exige la compétition (directeurs de courses, pilotes toutes classes et commissaires) avec un gage d'une réussite parfaite de l'ensemble.

2-1 : Rappel de base sur les exigences souhaitées de la part des Commissaires

- Avoir une bonne expérience du vol, de la navigation (surtout en matière de sécurité) et du respect des règles d'utilisation de l'espace aérien (être pilote ou élève pilote en fin de formation, est nécessaire)
- Un bon esprit d'initiative, réactivité et excellent comportement en équipe.
- Une certaine rigueur vis-à-vis des compétiteurs exigible tout au long du Championnat.

Important

- L'acceptation de la tâche implique une présence de la première heure à la dernière sans défection (horaires variables pouvant être de très tôt le matin à très tard le soir) pendant toute la durée du Championnat.

- Une bonne condition physique est également souhaitée, la motivation doit être claire et précise, avec une volonté d'œuvrer sans faille du début à la fin, pour un résultat parfait !



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



2-2 : Encadrement général, Gestion des Commissaires de Piste

L'ensemble des commissaires de piste (fédéraux, stagiaires ou aides) est et reste sous l'exclusive autorité de la FFPLUM et sous la responsabilité directe des directeurs de course.

Le commissaire de piste est le maillon entre les directeurs de courses, leurs responsables et les compétiteurs.

Sans dépasser ses prérogatives, le commissaire de piste a un rôle d'organisateur, de surveillance et de juge. Il doit savoir impulser une dynamique et être à l'écoute des compétiteurs (demandes, angoisse, stress, etc.)

Cependant, à aucun moment les compétiteurs ne doivent subir une quelconque pression liée à quelque impératif que ce soit.

Un ou plusieurs responsables des commissaires sont désignés par l'organisation afin d'assurer, avant et pendant la compétition, le lien entre les compétiteurs et le directeur des vols, les directeurs de course, le staff chargé des résultats, le président du Club qui accueille la compétition et les commissaires de piste (stagiaires et aides)

Ces mêmes responsables sont également chargés, avant la compétition, de faire le point du matériel disponible en stock dans les locaux de la FFPLUM, de sa remise en état ou d'un achat complémentaire, afin d'éviter de transporter du matériel inutile, ou d'en manquer sur place.

Leur présence sur place un jour avant le début de la compétition est nécessaire pour prendre contact avec les organisateurs, du nombre de compétiteurs, connaissance des lieux, appréhender les besoins et de préparer le matériel nécessaire, accueillir les commissaires de piste, stagiaires ou aides et assurer un briefing préalable sur leurs tâches.

Leur départ est également conditionné par la récupération du matériel ainsi que sa remise en état, rangement, avant retour dans les locaux de la FFPLUM.

3. SECURITE

3-1 : Généralités

Tout le personnel nécessaire sur le site (à l'exclusion des compétiteurs) doit être revêtu d'un chasuble fluo distinctif, à savoir :

- Chasuble orange avec logo FFPLUM : directeur des vols, directeurs de courses, gestionnaires des résultats, responsables des commissaires.
- Tenue commissaire spécifique (noire et jaune fluo) : commissaires de piste fédéraux.



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



- Chasuble jaune fluo avec logo FFPLUM : commissaires stagiaires, aides commissaires, personnel de récupération des appareils posés en campagne ou rapatriement des appareils sur le site de la compétition (plate-forme)
- Antenne médicale sur place (Protection Civile, Croix Rouge, médecin, etc.) recommandée, trousse de secours disponibles et à proximité des épreuves.
- Panneau visible avec le n° de téléphone des pompiers, directeur des vols, directeur de course, responsables commissaires de piste, etc.)
- Extincteurs en nombre suffisant avec initiation succincte d'utilisation par un professionnel auprès des commissaires de piste, avant le début du Championnat.
- Pour chaque épreuve, désignation d'un commissaire de piste "extincteur" chargé de l'amenée de l'extincteur, dont il est doté, dès incident ou accident afin d'éviter des allers et retours inutiles qui font perdre du temps.
- Sensibilisation sur les parachutes avec déclenchement pyrotechnique (mesures préventives à prendre en cas d'incident ou d'accident) en s'assurant auprès des pilotes des différents dispositifs de sécurité sur chaque appareil, de l'emplacement de la poignée de déclenchement du parachute et du coupe circuit.
- Vigilance des commissaires de piste concernant l'intrusion de toute personne non habilitée sur le site dédié à la compétition. Ces personnes doivent être évacuées soit d'elles-mêmes ou avec fermeté.

Pour de simple question de sécurité et responsabilité, aucune autre personne que celles désignées et inscrites sur la liste des commissaires de piste n'est autorisée à intervenir pendant les épreuves en leur lieu et place, ou à pénétrer sur le site des épreuves.

3-2 : Poste spécifique : Désignation d'un commissaire "premier secours" ou "sécurité"

Ce dernier a les mêmes fonctions qu'un commissaire mais il est chargé d'une mission supplémentaire qui consiste, en cas d'incident ou d'accident, de mettre en sécurité le pilote accidenté (cette opération nécessite également une bonne connaissance du premier secours au blessé) d'appeler en même temps les secours (pompiers 18) le personnel de l'antenne médicale présente sur place, puis les préposés AFIS (si existants et en cas d'utilisation des pistes d'un aérodrome)

- Si la compétition se déroule sur un aérodrome, vigilance avec radio en veille sur la fréquence aéronautique du lieu, pendant les épreuves.
- Faire remonter au responsable des commissaires puis à la FFPLUM tout incident susceptible de nuire à la sécurité générale pendant le déroulement des épreuves et du championnat en général. Un compte rendu global en fin de compétition est recommandé.



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



4. ROLE DU COMMISSAIRE

Les commissaires de piste fédéraux sont «multi-fonctions» c'est-à-dire qu'ils sont capables de préparer et gérer les épreuves de toutes les classes, sans qu'il soit fait appel à du personnel spécifique pour l'une ou l'autre des catégories.

Comme cela a été évoqué, le commissaire de piste ne doit pas compter ses heures et est souvent tributaire du type d'épreuve, des aléas météorologiques, des modifications de dernière minute, Le commissaire de piste peut être amené à aider aux contrôles des inscriptions à l'épreuve et procède aux mêmes vérifications d'usage pour chaque pilote.

Les compétiteurs doivent un total respect aux commissaires de piste dans leurs divers contacts au cours des épreuves et inversement.

En cas de remarque ou contestation de la part d'un compétiteur, le commissaire de piste réfère exclusivement à son responsable, qui en réfère ensuite au directeur de course.

Le commissaire de piste ne peut modifier de sa propre initiative les détails d'une épreuve en cours.

Le commissaire de piste a toute autorité pour signaler et à consigner à son responsable une action dangereuse, un abus de langage, insulte ou toute autre action de nature à contester tout simplement sa décision.

Le commissaire de piste peut cependant adresser un geste amical ou de quelques mots de sympathie à chaque compétiteur pour l'assurer de son souhait de réussite. Cela peut avoir également pour effet de déstresser le compétiteur face au commissaire ou bien de la difficulté de son vol.

Le commissaire fédéral peut être amené à encadrer un commissaire stagiaire ou un aide commissaire (un groupe de commissaires stagiaires ou d'aides commissaires doit comporter au moins un commissaire fédéral).

Voir aux paragraphes suivants le détail par phases du rôle du Commissaire de Piste : Avant, Pendant et Après les épreuves, Consignes spécifiques, Assistance aux compétiteurs, Activité particulière....



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



4-1 : Avant les épreuves

Il est remis à chaque commissaire de piste et sous sa responsabilité un kit comprenant globalement un talkie-walkie, une planchette pour noter les résultats, stylo, chronomètre, etc. ainsi que pour les stagiaires ou aides, un gilet fluorescent marqué du sigle de la FFPLUM.

Tout ce matériel doit être rendu en état à l'issue de la compétition. Toute perte lui sera facturée.

Les commissaires de piste assimilent les consignes de sécurité de la plate-forme accueillante (Notam, SUP-AIP spécifiques liés à l'utilisation de la plate-forme,)

Chaque commissaire de piste est en lien par talkie-walkie avec son responsable et ses collègues. Ce moyen de communication ne doit être utilisé que pour des tâches liées aux épreuves, à l'exclusion de tout autre bavardage.

Les commissaires de piste sont chargés des différents tracés (portes avions, cibles, boîtes,...) mise en place des matériels liés aux épreuves et de toutes les tâches propres aux différentes épreuves, autant de fois qu'il le sera nécessaire (conditions météo changeantes, décisions modificatives des directeurs de course).

Sauf raison spécifique, tous les commissaires de piste doivent être présents aux briefings des pilotes, faits par les directeurs de course.

A l'issue, les responsables commissaires organisent un briefing avec les l'ensemble des commissaires pour expliquer l'épreuve (à récupérer auprès des directeurs de course), définir les postes, le nombre de commissaires de piste nécessaire, l'heure de rendez-vous sur le site, les tâches à réaliser et le matériel nécessaire à préparer, le véhicule à utiliser si nécessaire,

Avant le début de l'épreuve, les commissaires de piste ont le temps du briefing pilote pour mettre en place l'épreuve et se mettre en position.

En cas de contre-ordres liés aux briefings pilotes, le directeur de course doit s'assurer que les commissaires de piste sont bien informés des modifications.

Le commissaire de piste veille à ce que tout ce qui est nécessaire à la mise en place de l'épreuve soit préparé et en état (piles neuves pour les talkies walkies, matériel divers en état et en nombre suffisant,)

Le commissaire de piste est chargé de mettre en place le matériel nécessaire propre à l'épreuve et se mettre à disposition pour être prêt lors du lancement de celle-ci.

Le commissaire de piste organise en fonction de l'épreuve et suivant les directives du directeur de course, la disposition des appareils sur la plate-forme.

Le commissaire de piste est chargé de pointer les départs (fiches remises par les directeurs de course avant chaque épreuve) de sceller les GPS, téléphones portables et autre accessoires susceptibles d'aider les concurrents illégalement pendant l'épreuve, et de pointer le décollage.



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



4-2 : Pendant les épreuves

Chaque commissaire de piste veille en permanence sur la sécurité de ses collègues pendant le déroulement d'une épreuve (précisions d'atterrissage, mania, mouvements des appareils au sol, ...)

Avant de lancer le départ des concurrents, bien que cela ne soit pas obligatoire et n'entre pas dans le cadre de sa responsabilité et du seul ressort du pilote, le commissaire s'assure de façon discrète, pour ne pas entraver la préparation et la concentration des équipages, que la ceinture est bien attachée ou qu'aucun objet parasite ne subsiste sur l'appareil (bouchon d'essence, carte, GPS, ... ;

Le commissaire de piste ne tourne jamais le dos à un aéronef dont le moteur est en marche.

Le commissaire de piste reste en liaison permanente (talkies walkies) avec les autres commissaires de piste et les directeurs de vols.

Le commissaire de piste ne peut inciter les concurrents à un décollage précipité quelles qu'en soient les raisons (nombre important de compétiteurs, préparation au sol incomplète, concurrent en stress, ...) Il doit au contraire s'assurer que chaque participant est en pleine possession de ses moyens et que sa sécurité est assurée.

Le commissaire de piste reste vigilant sur la possibilité de décollage ou non d'un concurrent lors de départs multiples, dont le vol reste sous la seule responsabilité de ce dernier.

S'ils estiment que les conditions de sécurité ne sont pas requises, les commissaires de piste ont toute autorité pour réguler le flux des départs (sous l'autorité du directeur de course)

Le commissaire de piste n'a pas autorité à interdire un concurrent sur sa capacité à décoller (celui-ci est commandant de bord et reste seul juge et responsable de son départ ou non)

Le commissaire de piste peut reporter, voire interdire dans la mesure du possible un atterrissage dans le cas d'un risque de collision entre plusieurs aéronefs

Le commissaire de piste peut interrompre provisoirement une épreuve si le site est encombré par un mauvais départ, une chute, la défaillance d'un équipement, etc.

Le commissaire de piste est chargé de réinstaller le matériel bousculé pendant une épreuve (veiller à sa sécurité pendant cette phase).



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



4-3 : Après les épreuves

En liaison avec les directeurs de course, le commissaire de piste est chargé de veiller au retour des appareils (pointage des arrivées en tenant compte des possible interruptions de vol après "vachage").

Le commissaire de piste vérifie sur les fiches spécifiques la bonne qualité de l'écriture des éléments composants les résultats, l'apposition de son nom sur la fiche et des éventuelles infractions ou comportement dangereux qu'il a pu constater de la part des concurrents, ainsi que la totalité des renseignements liés à l'épreuve y figure bien.

Le commissaire de piste récupère le matériel des épreuves (GPS aveugles, cartes, etc.)

Le commissaire de piste vérifie les scelllements des téléphones portables et autres accessoires appartenant aux compétiteurs.

Le commissaire de piste surveille les zones de quarantaine (pas de contacts entre concurrents)

Le commissaire de piste rend compte de l'épreuve aux responsables des commissaires ou aux directeurs de courses.

A la fin de l'épreuve, le commissaire de piste récupère le matériel en place et libère la plate-forme.

Le commissaire de piste participe au débriefing de l'épreuve.

4-4 : Consignes spécifiques

Le commissaire de piste ne peut signaler au concurrent d'aucune manière que ce soit (signe de la tête, geste discret de la main, etc.) le résultat d'une précision d'atterrissage, d'un carreau sur une cible,

Si le commissaire de piste a une hésitation sur ce qu'il a vu, il sollicite automatiquement l'avis des autres commissaires de piste en poste sur l'épreuve pour déterminer le résultat.

Il informe son responsable si malgré tout un doute subsiste.

Le commissaire de piste ne décide pas seul de la fin de l'épreuve, il attend l'avis de son responsable qui est seul habilité à en déterminer le moment (prendre en compte que l'attente peut parfois être très longue, jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent...).



LA FFULM EST AFFILIÉE
AU CNOF ET MEMBRE
DU CNFAS



Après affichage des résultats, en cas de contestation de la part d'un concurrent, le commissaire de piste s'assure auprès de ses collègues de leur avis sur l'exactitude du résultat constaté. Il n'est pas habilité à rendre un quelconque avis et renvoie le concurrent contestataire vers son responsable des commissaires.

Si la contestation persiste, le responsable des commissaires de piste renvoie vers le directeur de course.

Si la contestation persiste, le directeur de course renvoie vers les Juges, selon les règles appliquées en la matière.

Les directeurs de courses ou les juges peuvent solliciter les commissaires de piste en tant que témoins pour avoir leur avis sur une réclamation.

4-5 : Assistance aux compétiteurs

Sauf avis contraire du directeur de course, les concurrents ne peuvent bénéficier d'aucune assistance extérieure dès lors qu'ils ont franchi la ligne de départ, ou qu'ils ont pénétré dans l'espace de quarantaine.

Le commissaire de piste ne peut assister (sauf danger spécifique) aucun concurrent pendant une épreuve, dès que le top départ de celle-ci est donné.

En cas de doute, il en informe son responsable qui prendra la décision qui s'impose.

Si un commissaire de piste constate le non-respect de cette clause, il le signale sur la fiche spécifique, au droit du nom du concurrent.

Les compétiteurs font seuls leur affaire de la mise en place de leur voile (paramoteurs) ou du démarrage des moteurs.

Après atterrissage, si le contexte l'oblige, le commissaire de piste peut exceptionnellement dans un souci de sécurité pour fluidifier l'épreuve, aider au dégagement du concurrent de la zone pour certaines épreuves (précisions d'atterrissage avec appareils multiples moteur coupé en approche).

4-6 : Activité particulières ou annexes

Pour les épreuves de consommation, contrôle de la vidange totale des réservoirs par les concurrents et mise en route du moteur par les pilotes jusqu'à extinction de celui-ci.

Contrôle du remplissage des bidons ou réservoirs des appareils avec des quantités spécifiques pour les épreuves de consommation.





Sauvegarde des données GPS à l'arrivée de chaque concurrent.

Veiller à ce que l'activité de la plate-forme accueillante puisse se dérouler sans entraves pour les pilotes basés, en dehors des épreuves.

Veiller à ce que les activités de la classe Paramoteur et des Classic'Class se déroulent en toute sécurité si elles doivent avoir lieu ensemble (pas de dépassement des zones affectées).

Veiller à ce que le public, s'il est présent, ne dépasse pas la zone affectée à son stationnement.

Accompagnement systématique de tout photographe par un commissaire de piste, pour un lieu défini et une durée limitée sur le site de la compétition (nombre limité) Un chasuble jaune fluo sera exigé et prêté à cette occasion.

Ce document sert de Charte du Commissaire et un des deux exemplaires fournis est retourné à la FFPLUM via le Chef Commissaire.

Je soussigné,

Nom & Prénom : _____

ai lu et accepté les pages précédentes.

Signature : _____

Le : _____



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



ANNEXE n°1 Au Guide du Commissaire de piste ULM 2018

MATERIELS AFFECTES A LA COMPETITION

Liste non exhaustive

Passera en Version Définitive au 15.06.2018

1.- F.F.P.L.U.M.

- Talkies Walkies
utilisateurs : directeur des vols,
directeurs de courses, commissaires, secours sur
place
- Piles neuves
- Drapeaux rouges et verts
- Piquets mania
- Barre à mines
- Perforatrice
- Rallonge électrique
- Groupe électrogène, le cas échéant
- Corne de brume (appel au briefing)
- Fumigène (arrêt d'une épreuve en cours)
- Pendules
- Tondeuse à gazon (passage avant tracé)
- Machine à tracer (plâtre) ou traceur peinture (+
bombes peinture en nombre)
- Sacs de chaux blanche ou plâtre (à prévoir en
nombre avant le début de la compétition)
- Cônes de chantier
- Podomètre de chantier (roue
mesureuse)
- Chaîne d'arpenteur nylon (30 ou 50 m)
- Cordeau nylon 100 m
- Planchettes notation des résultats
- Stylos et crayons de papier
- Chronomètres
- Piles neuves
- Bâches précisions d'atterrissage
- Véhicule(s) utilitaire 6/7 places
- Remorque
- Chasubles fluo orange et jaune en
nombre, marqués FFPLUM
- Rubalise
- Extincteurs
- Barnums
- Sonorisation
-

2. - STRUCTURE ACCUEILLANTE, s'il y a :

- Véhicule + remorque type plateau pour transport sur site paramoteurs + voiles
- Tableau affichage résultats
- Réserve carburant en quantité.
- ...

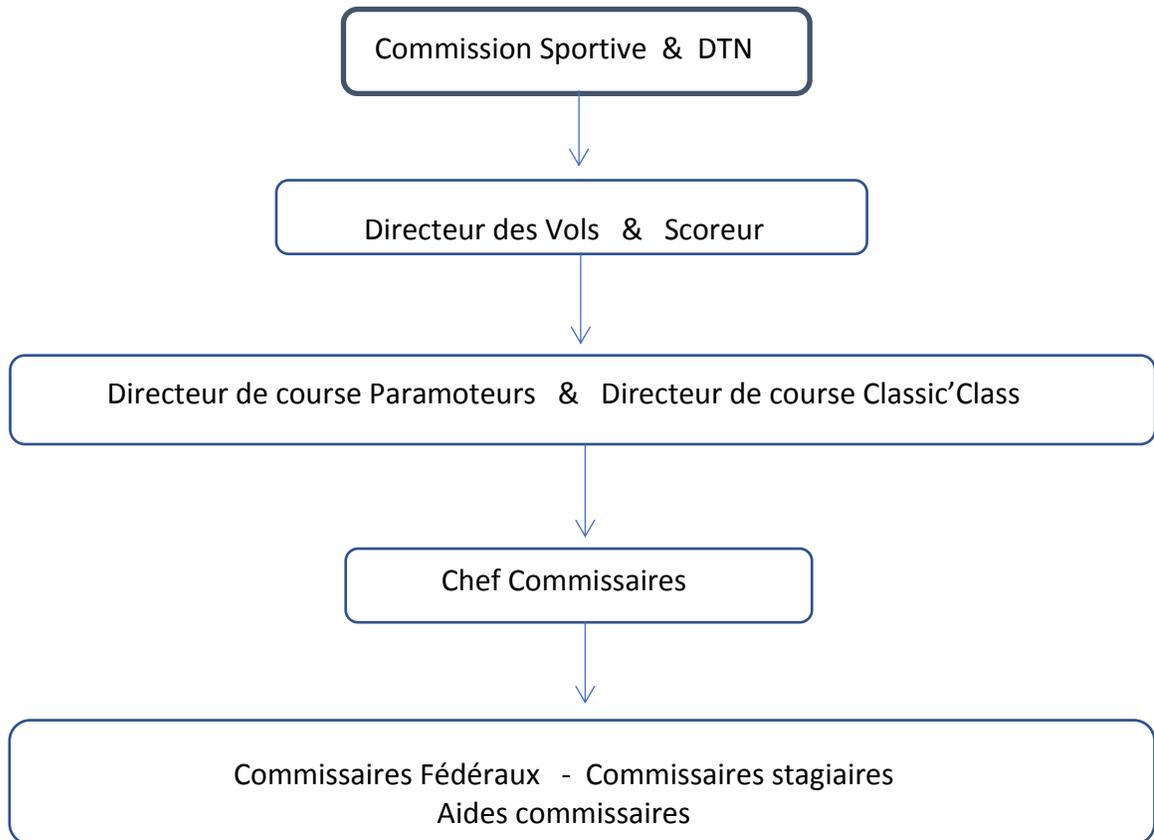


LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS



ANNEXE n°2 Au Guide du Commissaire de piste ULM 2018

ESTIMATIF DE L'EFFECTIF GLOBAL DES COMMISSAIRES DE PISTE EN CHAMPIONNAT DE FRANCE



*Calculé sur un estimatif compétiteurs de :

120 Paramotoristes et 30 Classic'Class => 23 Commissaires

60 Paramotoristes et 17 Classic'Class => 16 Commissaires

*Calculé sur la base d'un championnat pour les classes Paramoteur / Classic'Class, réalisé sur une semaine / 4jours

*Le stage de formation pour 3 stagiaires se déroule pendant toute la durée du Championnat, les stagiaires s'engagent en échange à œuvrer pour la FFPLUM pendant un minimum de 2 années et deviennent Commissaires-Fédéraux.



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS