



**Je suis
Jeune Officiel

en

PARAPENTE**

JE SUIS JEUNE OFFICIEL EN PARAPENTE

PREAMBULE

Ce petit mémento doit aider l'élève du collège ou du lycée à arbitrer les rencontres sportives, en cours d'éducation physique et sportive ou dans le cadre de l'Union Nationale du Sport Scolaire le mercredi.

Devenir Jeune Officiel, c'est :

- apprendre à faire des choix et s'y tenir,
- appréhender très vite une situation,
- mesurer les conséquences de ses actes.

En choisissant cette voie, ce livret vous apporte une formation théorique. Sur le terrain, il faudra mettre en œuvre vos connaissances de façon pratique.

La réussite tiendra en un double respect :

- celui des règlements, bien sûr,
- et surtout celui des acteurs.

C'est à vous qu'il appartient de mettre en place des conditions optimales pour permettre la meilleure réalisation possible.

Ce petit livret vous donne quelques informations et rappels, mais n'a pas la prétention d'être complet.

N'oubliez pas que les règlements évoluent ; ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera pas forcément demain.

Informez vous, faites une remise à niveau régulièrement.

SOMMAIRE

LE JEUNE OFFICIEL

1. S'ENGAGE A REMPLIR SON ROLE

2. DOIT CONNAITRE LES REGLES DE L'ACTIVITE

3. S'INVESTIT DANS LES DIFFERENTS ROLES ET ACTIONS LORS D'UNE MANIFESTATION

4. DOIT RESPECTER LES CODES DE SA FONCTION

5. DOIT VERIFIER SES CONNAISSANCES

6. ASSURE LE SUIVI DE SA FORMATION

7. PEUT PARFAIRE SA FORMATION EN CONSULTANT DES DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES

1 LE JEUNE OFFICIEL S'ENGAGE A REMPLIR SON ROLE

- Le sport, c'est d'abord la confrontation ; c'est aussi le plaisir d'une rencontre, la joie d'être ensemble ; c'est enfin le respect des règles et de celui qui les fait appliquer.

Le jeune officiel se doit de remplir au mieux sa mission en respectant les termes du serment du jeune officiel :

« Au nom de tous les juges et officiels, je promets que nous remplirons nos fonctions en toute impartialité, en respectant et en suivant les règles qui les régissent, dans un esprit de sportivité ».

A cet effet, le jeune officiel doit :

- connaître le règlement de l'activité
- être sensible à l'esprit du jeu
- être objectif et impartial
- permettre le déroulement de la rencontre dans le respect de l'équité sportive.

- Pour mieux remplir son rôle, il est important que le jeune officiel soit en possession de l'ensemble des documents nécessaires (licence UNSS, carte de jeune officiel, règlement de l'activité, passeport MAIF,...) et du matériel indispensable pour remplir sa fonction.

2. LE JEUNE OFFICIEL DOIT CONNAITRE LES REGLES DE L'ACTIVITE

EPREUVE A : Maniabilité au sol (coefficient final 1)

Description de l'épreuve :

Franchir alternativement les lignes d'un couloir matérialisé au sol avec bonification si renversement de cônes placés à l'intérieur de celui-ci. Sortir puis rentrer (les deux pieds) du couloir pour valider les points. Remontée possible pour renverser les cônes.

** les dimensions du couloir ainsi que le temps maximum imparti dépendront du terrain disponible ainsi que des conditions aérologiques.*

Critères de réalisation :

L'aile doit rester dynamique pendant le circuit ce qui implique de privilégier l'adéquation vitesse pilote/aile pour obtenir la manœuvrabilité nécessaire aux déplacements.

Le concurrent peut être aidé de la voix.

Matériel

Rubalise, piquets de slalom courts, cônes, flammes et chronomètre, radios ou porte voix.

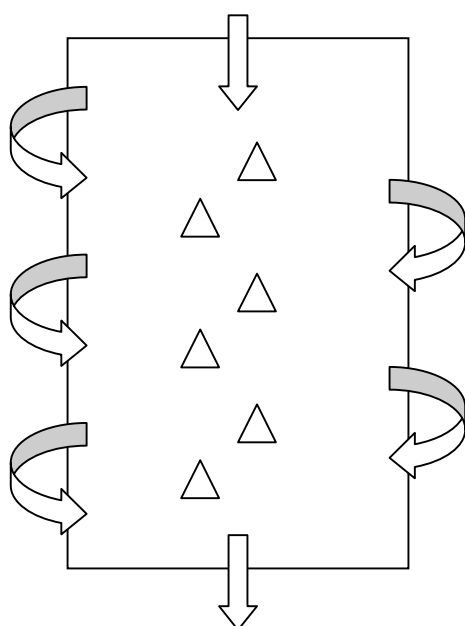
Jury :

Le Directeur d'Epreuve met en place la situation et gère la séance après accord du comité de course, il occupe un poste (départ ou arrivée).

2 autres membres du jury pour comptabiliser les points secondés par au moins 2 à 3 JO pour occuper les postes de starter, juge de ligne et juge d'arrivée.

Cotation

Addition des points obtenus, le déclenchement du chronomètre s'effectue au passage de la ligne d'entrée sur le parcours. Deux essais possibles.



Passage obligatoire 1 point

Franchissement 2 points

Cône 1 point

Sortie par la ligne 2 points
ou plus si porte et obstacle.

Variantes : une porte de sortie simple (entre 2 cônes) ou avec un obstacle (tremplin, botte de paille) pourront venir corser les difficultés. Dans ce cas l'aile doit rester gonflée et équilibrée.

EPREUVE B : Vol en pente école (coefficient final 1)

Matériel :

Manche à air et flammes, radios.

Jury :

Le Directeur d'Epreuve met en place la situation et gère la séance après accord du comité de course, il occupe un poste (départ ou arrivée).

Décollage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 1 JO au poste de starter.

Si touch : 2 jurés (dont 1 moniteur)

Atterrissage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 1 JO au poste juge atterrissage.

Evaluation :

Séquence décollage	Observables
Préparation et gonflage	Choix emplacement – préparation, points de sécurité – Choix moment - technique adaptée aux conditions
Temporisation, contrôle et prise de décision	Freinage contrôle de l'aile – contrôle visuel – corrections 2 essais possibles
Course d'envol	Accélération progressive – mise en charge de l'aile – régime de vol adapté – respect du cap
Equilibre de l'aile sur trajectoire	Gestion tangage/roulis dans un régime de vol adapté et une trajectoire rectiligne– passage en sellette éventuel

Séquence atterrissage	Observables
Positionnement en finale	Placement altitude / vent / terrain Qualité et adaptation des manœuvres : amplitude roulis, dérapage aide sellette, équilibre aile/pilote
Finale et posé	Longueur, régime de vol, sortie de la sellette, freinage progressif et complet, qualité de la réception, posé de l'aile

Séquence touch and go	Observables
Positionnement et manœuvres	Altitude / vent / terrain – axe d'alignement Qualité et adaptation des manœuvres : amplitude roulis, dérapage aide sellette, équilibre aile/pilote Amplitude / sécurité
Touch	Régime de vol, progressivité du freinage, Deux appuis minimum au sol dans la zone
Envol	Accélération progressive, réorientation de l'aile dans l'axe de plus grande pente, régime de vol

EPREUVE C : Grand vol (coefficient final 1)

Matériel :

Manche à air et flammes, cônes pour baliser la zone de posé, radios.

Jury :

Le Directeur d'Epreuve met en place la situation et gère la séance après accord du comité de course, il occupe un poste (départ ou arrivée).

Décollage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 1 JO sur le poste de starter, 1 JO sur le poste de juge décollage.

Atterrissage : 4 jurés (dont 1 moniteur), 2 pour les difficultés, 2 pour l'atterrissage et 1 JO sur le poste juge difficulté programmée.

Evaluation :

Séquence décollage	Observables
Gestuel dans sa globalité	Respect des trois temps et gestion de la sécurité 2 essais possibles
Installation dans la sellette	Dégagement du relief, contrôle du cap et du régime de vol pendant l'exécution

Difficultés proposées, d'autres peuvent être réalisées avec accord du comité de course.

Difficultés	Observables
360 sur axe libre ou à la verticale d'une balise, un temps de réalisation peut être fixé	Respect de l'axe, de la zone de survol Régularité du virage Dosage amplitude/perte d'altitude Retour à l'équilibre sur trajectoire
360 inversion 360	Respect des axes : entrée – inversion - sortie (anticipation) Régularité du virage Coordination pilotage sellette + commandes Inversion : gestion des mouvements tangage, roulis, lacet Retour à l'équilibre sur trajectoire
Petites oreilles sur axe B1 /B2	Maintien de la trajectoire Efficacité de la manœuvre Gestion de la perte d'altitude Retour à l'équilibre sur trajectoire
Petites oreilles et virages à la sellette	Temps de réaction, efficacité du changement de cap
Pêche aux ballons	Récupérer dans les suspentes des ballons gonflés et lestés largués en vol par deux
Jeu de quilles	Passer par une porte de ballons statiques ou slalomer sur un alignement sans les toucher

Atterrissage	Observables
Construction de l'approche et prise de terrain	Placement altitude / vent / terrain / obstacles Prise de terrain construite et adaptée Manœuvres de perte d'altitude : amplitude roulis, dérapage aide sellette, équilibre aile/pilote
Finale et posé	Longueur, régime de vol et corrections éventuelles adaptés Sortie de la sellette Choix du moment de freinage (progressif et complet) Qualité de la réception, posé de l'aile

Epreuve C en catégorie excellence (coefficient final 1)

Description de l'épreuve : La finalité sportive est le cumul de points déterminés en fonction du parcours possible et des difficultés.

Deux épreuves permettent d'évaluer ce que l'on veut voir en évitant les écueils cités :

- Le choix tactique de balises
- Un mélange de formats existant, par exemple : 3 balises en local (vol en groupe) repose au sommet puis départ sur un parcours (choix individuel).
- En cas de condition météo peu propice à la balade, un parcours de touch de différentes difficultés à réaliser sur un vol peut être proposé.
- Le comité d'épreuve se réunit avant chaque manche.
- Le règlement est spécifique aux épreuves UNSS.

Matériel :

Manche à air et flammes, cartes, signalisation des touch, cônes pour baliser la zone de posé, radios.

Jury :

Le Directeur d'Epreuve met en place la situation et gère la séance après accord du comité de course, il occupe un poste (départ ou arrivée).

Décollage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 1 ou 2 JO pour coordonner les décollages.

Balises ou touch : 2 jurés (dont 1 moniteur) par touch, balises en fonction de l'utilisation ou pas des GPS.

Atterrissage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 1 JO

Récup : assurée par les responsables des pilotes.

3. JE JEUNE OFFICIEL S'INVESTIT DANS LES DIFFERENTS ROLES ET ACTIONS LORS D'UNE MANIFESTATION

Le jeune officiel est sous la responsabilité d'un adulte référent qui veille à assurer les conditions nécessaires à ce qu'il puisse remplir son rôle.

Jeune organisateur

J'apporte mon concours dans l'organisation d'une compétition officielle :

- Accueil des équipes, vérification des licences
- Responsable communication, photos, site Internet, articles.....
- Aide à la gestion des résultats, récupération des résultats, saisie, affichage.

Jeune juge

EPREUVE A

Starter : responsable du départ des concurrents

- j'appelle les équipes dans l'ordre fixé après tirage au sort
- je note le nom du concurrent
- j'annonce le concurrent à la radio
- je donne le top chrono au passage de la ligne pour le juge d'arrivée
- je fais respecter les consignes particulières du jury

Juge de ligne : responsable du comptage des points

- je contrôle le passage correct de la ligne (deux pieds en dehors)
- je comptabilise les points obtenus par le concurrent
 - 1 point pour l'entrée dans le couloir
 - 2 points par passage alterné des lignes D et G
 - 1 point par cône renversé
 - x points pour la ligne d'arrivée suivant la difficulté prévue
- j'annonce les points obtenus au juge d'arrivée
- je remets en place les cônes et la rubalise pour le concurrent suivant

Juge d'arrivée : responsable du parcours

- je confirme par radio que le concurrent peut partir (couloir et juges prêts)
- j'enclenche le chronomètre au signal du starter
- je suis la réalisation du concurrent et évalue le maintien de l'aile en l'air
- je déclare le stop de comptage des points si arrêt pendant le parcours
- je suis le chronomètre et annonce au concurrent les 30 et 10 dernières secondes
- j'annonce l'arrêt du chronomètre
- je note le nom du concurrent et le nombre de points obtenus après consultation du juge de ligne

EPREUVE B

Starter : responsable du départ des concurrents

- j'appelle les équipes dans l'ordre fixé après tirage au sort
- je note le nom du concurrent
- j'annonce le concurrent à la radio
- je fais respecter les consignes particulières du jury

Juge atterrissage : évaluation de l'atterrissage

- je repère les erreurs commises
- je note ce que j'ai observé
- je classe la prestation du concurrent
- j'évalue avec le membre du jury la note finale sur 20
- je note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents

N°	Nom	Aile
Séquences	Observations / erreur constatée	Cotation /
Positionnement en finale		
Finale et Posé		
Total / 20		

Erreurs les plus fréquentes :

- Le pilote se positionne au-dessus du terrain
- Les manoeuvres sont saccadées
- La finale est trop courte
- Le pilote n'est pas prêt à poser (train d'atterrissage non disponible)
- La trajectoire dévie pendant la finale
- Le freinage est dissymétrique
- Le freinage débute trop tôt
- Le freinage est trop tardif et incomplet
- Le pilote pose fort
- L'aile dépasse le pilote

EPREUVE C

Starter : responsable du départ des concurrents

- j'appelle les équipes dans l'ordre fixé après tirage au sort
- je note le nom du concurrent
- j'annonce le concurrent à la radio
- je fais respecter les consignes particulières du jury

Juge décollage : évaluation du décollage

- je repère les erreurs commises
- je note ce que j'ai observé
- je classe la prestation du concurrent
- j'évalue avec le membre du jury la note finale sur 20
- je note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents

N°	Nom	Aile
Séquences	Observations / erreur constatée	Cotation /
Décollage, geste dans sa globalité		
Installation dans la sellette		
Total / 20		

Erreurs les plus fréquentes :

- impulsion inadaptée aux conditions
- gonflage dissymétrique
- temporisation non marquée
- course d'envol déséquilibrée (l'aile est derrière le pilote ou le dépasse)
- le pilote a des gestes parasites
- l'axe de course n'est pas respecté
- le régime de vol est inadapté
- le pilote saute pour décoller
- le pilote veut s'installer tout de suite dans sa sellette
- il dévie de son cap

Juge difficulté programmée : évaluation de la difficulté

- je repère les erreurs commises
- je note ce que j'ai observé
- je classe la prestation du concurrent
- j'évalue avec le membre du jury la note finale sur 20
- je note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents

N°	Nom	Aile
Séquences	Observations	Cotation /
Difficulté N° 1		
Difficulté N° 2		
Total / 20		

Erreurs les plus fréquentes :

- 360
 - la verticalité par rapport à la balise n'est pas précise
 - le cap n'est pas respecté
 - le ou les 360 sont patatoïdes
 - le dosage de la mise en virage est inadapté
 - l'aile a du roulis en sortie de 360
 - la réalisation de la manœuvre perturbe la prise de terrain
- Oreilles
 - la verticalité par rapport à la balise n'est pas précise
 - pendant la réalisation des oreilles l'aile dévie de sa trajectoire
 - le cap n'est pas respecté avec les oreilles
 - le ou les virages à la sellette ne sont pas suffisamment efficaces
 - à la réouverture de l'aile, le cap n'est pas maintenu
 - la réalisation de la manœuvre perturbe la prise de terrain
- Jeux de ballons de baudruche
 - les ballons n'ont pas été lestés de manière adaptée
 - les manoeuvres ne permettent pas de les attraper (vitesses / trajectoires)
 - pour les ballons statiques, l'aile touche le ballon ou son fil
 - le pilote passe trop haut
 - la réalisation des manœuvres perturbe la prise de terrain

4. LE JEUNE OFFICIEL DOIT RESPECTER LES CODES DE SA FONCTION

Jeune organisateur

Fonctions	Compétences	Attendus	Certification
Accueil	Rigueur Convivialité	Vérifie des licences UNSS Vérifie les listings Attribue un dossier par équipe Signale les problèmes éventuels	Au niveau départemental fonction d'aide validée par le prof EPS Au niveau académique et national, validation par la commission d'arbitrage
Communication	Maîtrise de l'utilisation des outils Esprit d'initiative Responsabilité	Réalise des photos ou séquences vidéo pour projection le soir Rédige des communications et articles pour la presse Aide à la conception d'un CD Rom sur l'évènement	
Résultats	Rigueur Connaissance des règlements	Aide à la gestion des résultats Affiche les résultats	

Jeune juge

EPREUVE A

Fonctions	Compétences	Attendus	Certification
Starter	Méthode Rigueur Autorité Savoir utiliser une radio	Responsable de l'appel des pilotes Note le nom du concurrent sur le listing Annonce le concurrent à la radio Donne le top départ chrono Fait respecter les consignes particulières du jury	Au niveau départemental fonction d'aide validée par le prof EPS Au niveau académique et national, validation par la commission d'arbitrage
Juge de ligne	Vigilance et concentration Rigueur Connaissance du règlement Prise de décision	Contrôle le passage correct de la ligne Comptabilise les points obtenus par le concurrent Annonce les points obtenus au juge d'arrivée Remets en place les cônes et la rubalise pour le concurrent suivant	
Juge d'arrivée	Observation Rigueur Connaissance du règlement Savoir utiliser un chrono et une radio Travail en binôme	Suis la réalisation du circuit et évalue le maintien de l'aile en l'air Déclare le stop de comptage des points si arrêt dans le circuit Suis le chrono et annonce au concurrent les 30 et 10 dernières secondes Annonce l'arrêt du chrono Note le nom du concurrent et le nombre de points obtenus après consultation du juge de ligne	

EPREUVE B

Fonctions	Compétences	Attendus	Certification
Starter	Méthode Rigueur Autorité Savoir utiliser une radio	Responsable de l'appel des pilotes Note le nom du concurrent sur le listing Annonce le concurrent à la radio Fait respecter les consignes particulières du jury	Au niveau départemental fonction d'aide validée par le prof EPS
Juge atterrissage	Observation Connaissance des critères d'évaluation Méthode	Evalue la qualité de l'atterrissage Note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents	Au niveau académique et national, validation par la commission d'arbitrage

EPREUVE C

Fonctions	Compétences	Attendus	Certification
Starter	Méthode Rigueur Autorité Savoir utiliser une radio	Responsable de l'appel des pilotes Note le nom du concurrent sur le listing Annonce le concurrent à la radio Fait respecter les consignes particulières du jury	Au niveau académique fonction d'aide validée par la commission d'arbitrage
Juge décollage	Observation Connaissance des critères d'évaluation Méthode	Evalue la qualité du décollage Note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents	Au niveau national, validation par la commission d'arbitrage
Juge difficulté programmée	Observation Connaissance des critères d'évaluation Méthode	Evalue la qualité de réalisation de la difficulté Note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents	

PROTOCOLE DE CERTIFICATION

Niveau départemental :

Tous les élèves pratiquant l'activité doivent être sensibilisés et formés à la fonction de « jeune officiel ». Les professeurs E.P.S responsables valideront les connaissances acquises pour délivrer la certification de niveau départemental. Elle concerne les fonctions de jeune organisateur et aide juge épreuves A et B.

Niveau académique :

Les jeunes officiels sont évalués par une commission d'arbitrage bi-partie UNSS-FFVL. A l'issue du championnat d'académie sont sélectionnés les jeunes officiels dont les compétences sont reconnues pour opérer en coupe de France. La commission d'arbitrage délivre la certification de niveau académique. Elle concerne les fonctions de jeune organisateur, juge épreuve A et B et aide juge épreuve C.

Niveau national

Lors de la coupe de France, avant les épreuves, un examen théorique par QCM permet à la commission d'arbitrage de procéder à une révision et une vérification des connaissances acquises par les jeunes officiels. Leurs capacités à l'évaluation des épreuves B et C pourront être complétées et testées à partir de séquences vidéo.

A l'issue de la coupe de France sera délivrée la certification de niveau national. Elle concerne toutes les fonctions du jeune officiel.

5. JE JEUNE OFFICIEL DOIT VERIFIER SES CONNAISSANCES

QCM Niveau départemental

- 1) Sur la licence UNSS et pour une même équipe, des chiffres doivent être identiques, lesquels ?
 - a) Les 5 premiers
 - b) Les 2 premiers
 - c) Les 5 derniers
- 2) En parapente, une équipe d'établissement est constituée de :
 - a) 2 à 3 élèves
 - b) 3 à 4 élèves
 - c) 4 à 5 élèves
- 3) Le classement des équipes en lycée est pour chaque manche réalisé à partir des :
 - a) 3 meilleurs résultats des élèves
 - b) 4 meilleurs résultats des élèves
 - c) Tous les résultats comptent, c'est une moyenne qui est faite
- 4) L'ordre de passage des équipes est prévu :
 - a) Par ordre d'arrivée à l'inscription
 - b) Par tirage au sort sur l'ensemble du championnat
 - c) Par tirage au sort pour chaque type de manche
- 5) Au sein de chaque équipe, l'ordre des concurrents est :
 - a) Fixé par l'attribution de dossards sur l'ensemble des épreuves
 - b) Fixé par le coach pour chaque épreuve
 - c) Fixé par le coach pour l'ensemble des épreuves
- 6) Pour l'épreuve A, le chronomètre est déclenché lorsque :
 - a) Le concurrent gonfle son aile
 - b) Le concurrent franchit la ligne haute du couloir
 - c) Le concurrent passe exclusivement par la porte d'entrée
- 7) Pour l'épreuve A, franchir alternativement les lignes du couloir signifie :
 - a) Que le pilote doit rentrer et sortir du couloir pour accumuler des points
 - b) Que le pilote doit sortir une fois à droite et une fois à gauche du couloir ou inversement pour pouvoir valider ses points
 - c) Que le pilote qui ne sort pas du couloir est éliminé
- 8) Pour l'épreuve A, le comptage des points est arrêté lorsque :
 - a) Le pilote doit se retourner face à l'aile pour la récupérer
 - b) L'aile touche le sol pendant la réalisation du parcours
 - c) L'aile tombe au sol, elle n'est plus dynamique
- 9) Pour l'épreuve B, le positionnement en finale pour atterrir :
 - a) Se fait vent arrière
 - b) Se fait travers vent
 - c) Se fait face au vent
- 10) Pour l'épreuve B, un freinage tardif et incomplet à l'atterrissage :
 - a) Oblige le pilote à courir pour compenser la vitesse de l'aile
 - b) Provoque un arrêt immédiat de la voile
 - c) Permet de raccourcir la finale

QCM Niveau académique

- 1) En parapente, quelles sont les catégories existantes :
 - a) Promotion et excellence en équipe d'établissement
 - b) Promotion en équipe d'établissement collège et excellence en individuel lycée
 - c) Promotion en équipe d'établissement et excellence en individuel

- 2) Les différents types d'épreuves A, B et C sont quottés de la manière suivante :
 - a) A Coef 1, B Coef 1, C Coef 2
 - b) A Coef 1, B Coef 1, C Coef 1
 - c) A + B Coef 1, C Coef 2

- 3) Si plusieurs manches sont courues dans le même type d'épreuve, (ex : 2 manches A) :
 - a) On prend en compte la meilleure des manches pour chaque équipe
 - b) On comptabilise toutes les manches et on fait la moyenne
 - c) On ne retient que la dernière réalisée, la première étant considérée comme un essai

- 4) Epreuve A, pendant la réalisation du parcours :
 - a) Le pilote doit toujours descendre dans la pente
 - b) Le pilote peut s'arrêter uniquement pour faire tomber un cône
 - c) Le pilote peut remonter dans la pente

- 5) Epreuve A, un pilote qui dans son parcours reste dans le couloir (entrée, descente et sortie par la ligne du bas) en faisant tomber un cône comptabilise :
 - a) 3 points
 - b) 4 points
 - c) 5 points

- 6) Epreuve B au décollage, afin de permettre à tous les concurrents de réaliser leur vol :
 - a) Tout le monde s'installe sur le décollage un peu partout
 - b) Un seul pilote par équipe s'installe
 - c) Les pilotes se préparent et attendent de se présenter dans la zone de décollage

- 7) Epreuve B, au décollage un concurrent rate son premier gonflage :
 - a) Il s'installe à nouveau et fait un deuxième essai
 - b) Il laisse la place à un concurrent d'une autre équipe et se représentera plus tard
 - c) Il est éliminé

- 8) Epreuve B, à l'atterrissage un pilote se pose dans le terrain mais en effectuant un virage près du sol avec un roulis important. Je classe sa prestation au niveau :
 - a) 1
 - b) 3
 - c) 5

- 9) Epreuve C, au décollage lorsque j'évalue le gestuel dans sa globalité « respect des trois temps » signifie :
 - a) Que le pilote a bien réalisé : gonflage, course d'envol et installation dans la sellette
 - b) Que le pilote s'est arrêté d'avancer dans la pente entre le gonflage et la course d'envol
 - c) Que le pilote a marqué un temps de contrôle de l'aile avant d'accélérer pour décoller

- 10) Epreuve C, pour pouvoir évaluer le niveau de pilotage des concurrents et rester dans une pratique sécuritaire, le 360 en difficulté programmée peut être réalisé en :
 - a) 5 secondes
 - b) 15 secondes
 - c) 25 secondes

Niveau national

QCM

- 1) A l'accueil, il est procédé à la vérification des documents suivants :
 - a) Licence UNSS uniquement,
 - b) Licence UNSS et passeport de vol libre
 - c) Licence UNSS, passeport de vol libre et attestation de niveau.

- 2) Les équipes doivent à minima être encadrées par :
 - a) Leur professeur d'EPS
 - b) Leur professeur d'EPS et un moniteur
 - c) Leur professeur d'EPS aidé par une personne désignée par l'établissement

- 3) Le matériel obligatoire commun à toutes les catégories est :
 - a) Aile / sellette / casque / protection dorsale / parachute de secours / radio
 - b) Aile / sellette / casque / protection dorsale / radio
 - c) Aile / sellette / casque / radio

- 4) Pour valider le championnat il faut au minimum avoir couru :
 - a) 1 seul type d'épreuve
 - b) 2 types d'épreuves
 - c) obligatoirement les 3

- 5) Dans la catégorie promotion, pour les épreuves B et C, des coefficients sont appliqués sur les différentes phases évaluées :
 - a) Systématiquement 1 par phase
 - b) Le décollage n'est pas noté à l'épreuve C s'il a déjà été évalué à l'épreuve B
 - c) Chaque phase est évaluée mais les coefficients sont fixés par le jury avant l'ouverture de la manche en fonction du terrain et des conditions aérologiques

- 6) Epreuve B et C, en catégorie promotion, au décollage le pilote doit :
 - a) Gonfler obligatoirement dos à l'aile
 - b) Utiliser la technique qu'il maîtrise le mieux
 - c) Suivre les consignes du jury sur ce point particulier

- 7) Epreuve C, après s'être dégagé du relief et pour s'installer dans la sellette le pilote peut :
 - a) Lâcher ses deux commandes pour faciliter l'installation
 - b) Prendre les deux commandes dans une main pour conserver son cap et s'aider avec la main disponible
 - c) Garder les commandes dans chaque main et les baisser sous la sellette pour s'asseoir

- 8) Epreuve C, un pilote après avoir réalisé un 360 seul prévu en difficulté programmée fait les oreilles pour s'étager avec les autres pilotes en vol et ne pas se retrouver à 2 en approche en même temps. Je suis juge difficulté programmée, pour classer sa prestation :
 - a) Je note les deux manœuvres 360 et oreilles
 - b) Je ne prends pas en compte cette manœuvre, c'est le juge atterrissage qui évaluera le placement altitude / vent / terrain / obstacles
 - c) Je note zéro parce qu'il a réalisé une manœuvre non programmée

- 9) Epreuve B en catégorie excellence, un touch and go consiste en :
- a) Un posé puis un redécollage sur la zone de départ de la manche
 - b) Un circuit à réaliser au sol avec des cônes à shooter entre la phase de gonflage et la phase de décollage
 - c) Une prise d'appuis au sol dans une zone délimitée entre deux phases de vol
- 10) Pour la catégorie excellence, l'épreuve C consiste en :
- a) Un circuit avec passage de balises en vol et/ou en touch and go
 - b) Une épreuve comme en promotion avec des figures réalisées en vol synchro
 - c) Une épreuve avec le même règlement que celle pratiquée en compétition FFVL B.

Analyse vidéo

Des séquences sélectionnées sur les phases de décollage et d'atterrissage peuvent faire l'objet d'une utilisation tant dans le cadre de la formation au jugement pour les jeunes officiels au niveau académique que dans celui d'une phase d'évaluation au niveau national.

6. JE JEUNE OFFICIEL ASSURE LE SUIVI DE SA FORMATION

L'UNSS propose à tout jeune officiel certifié de pouvoir gérer son suivi de formation sur son serveur Intranet.

Pour accéder au serveur, il devra demander à son professeur d'EPS ses codes d'accès :

- Son identifiant (c'est son numéro de jeune officiel qui sera inscrit sur sa licence UNSS)
- Son mot de passe.

Pour ce faire, le professeur d'EPS devra se connecter sur le serveur Intranet avec les codes d'accès de son Association Sportive d'établissement, et déclarer le jeune officiel. En retour, le mot de passe s'affichera à l'écran. Ces codes d'accès sont valables pendant dix ans.

Sur le serveur, le jeune officiel pourra enregistrer régulièrement deux types d'informations le concernant.

- Toutes les actions qu'il aura réalisées en tant qu'arbitre ou juge de rencontres UNSS.
- Toutes les actions de formation (stages par exemple) qu'il aura suivies.

Celles-ci seront analysées immédiatement et automatiquement et pourront être consultées sous différentes formes. Un tableau statistique simple rendra compte de l'histoire de toutes les actions réalisées.

L'adresse du site pour accéder au serveur Intranet est :
www.unss.org

7. JE JEUNE OFFICIEL PEUT PARFAIRE SA FORMATION EN CONSULTANT DES DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES

Consulter le site UNSS : règlement de l'activité
www.unss.org

Site Fédération Française de Vol Libre : rubrique jeunes
www.ffvl.fr