



A new philosophy for  
the PPG Championships !

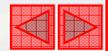
Depuis 2 ans la France teste avec succès un nouveau concept dans la compétition ULM qui va dans le sens de l'évolution des sports modernes actuels en respectant deux priorités :

- **Facilité d'organisation et de pratique**
- **Grande lisibilité du public pour un éventuel intérêt des médias**

Loin d'une révolution, il s'agit d'une évolution culturelle qui pourra choquer mais qui va dans le sens de modernité de notre sport.

Bien que nous appliquions en France cette nouvelle orientation aux Classic et PPG, nous avons souhaité vous la présenter pour l'activité PPG, peut être plus réceptive et plus moderne.

Nous vous proposons quelques lignes directrices de ce projet afin que nous puissions en débattre ensemble.

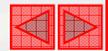


Les quelques priorités qui ont dicté nos recherches :

- **Épreuves simples et faciles à comprendre (pilote et public)**
- **Épreuves rapides à organiser**
- **Épreuves faciles à scorer**

Pour cela nous avons surtout travaillé les points « noirs » de notre système :

- 1 - Suppression des formules de calcul complexes et nouveau système de scoring qui annule la possibilité donnée à un pilote d'écraser une manche.
- 2 - Maintient de l'esprit de compétition du début à la fin en accentuant les possibilités de manches en fin d'épreuve (+ de manches et – de pilotes).
- 3 - Application à la lettre des « locals regulations » par le Directeur d'Épreuve et diminution des temps de complaints pour permettre la validation rapide des résultats.



## 1 : LE SCORING

A l'image de la plupart des sports mécaniques, mais également d'autres championnats qui se déroulent sur un cumul de manches, nous avons privilégié le principe où le champion est celui qui est le plus régulier sur l'ensemble des manches courues.

Ce système permet d'accentuer la compétitivité et donc d'augmenter l'intérêt de la compétition que ce soit pour les pilotes mais également pour les personnes qui la suivent de l'extérieur.

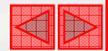
Le scoring est basé sur une méthode simple.  
Chaque manche donne des points au pilote selon la place qu'il occupe.

1ère place	= 35 points
2ème	= 30 points
3ème	= 27 points
4ème	= 25 points
5ème	= 24 points
6ème	= 23 points
.....	
25ème pilote	= 4 points

Seuls les 25 premiers classés marquent les points dégressifs.

Tout pilote ayant terminé la manche, hors les P.A., marque 2 points.

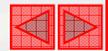
Un pilote ne terminant pas la manche dans les conditions précisées marque 0 point.



## 1-a : La P.A.

Seule épreuve qui ne nécessite pas un classement,  
les précisions d'atterrissage donnent directement aux pilotes  
les points marqués, sur le principe suivant :

Centre	= 10 points
1 <sup>er</sup> cercle ou rectangle	= 7 points
2 <sup>ème</sup> cercle ou rectangle	= 5 points
3 <sup>ème</sup> cercle ou rectangle	= 3 points
Hors cible	= 0 point



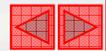
## 1-b : Les EGALITES

Hormis les P.A., les manches sont conçues pour ne pas avoir de pilotes ex æquo, à de rares exceptions près.

### Exemple :

- Dans le cas d'une épreuve de navigation, en cas d'égalité du nombre de balises entre plusieurs pilotes, le pilote le plus rapide sera classé devant, etc ...

Pilote	Balises	Temps	Score
Pilote A	9	1:15:02	35
Pilote B	9	1:25:10	30
Pilote C	9	1:42:22	27
Pilote D	8	1:06:25	25
Pilote E	7	1:25:36	24
Pilote F	7	1:35:59	23
Pilote G	6	1:25:10	22



### Exemple :

- Dans le cas d'une épreuve d'économie distance, en cas d'égalité sur le nombre de balises ou de distances parcourues, la priorité sera donné au pilote ayant volé le plus longtemps, etc ...

<b>Pilote</b>	<b>Km</b>	<b>Temps</b>	<b>Score</b>
Pilote A	85	1:45:02	35
Pilote B	85	1:25:10	30
Pilote C	85	1:02:22	27
Pilote D	79	1:56:25	25
Pilote E	75	1:25:36	24
Pilote F	75	1:05:59	23
Pilote G	70	1:25:10	22

Ces cas de départages seront toujours évoqués dans l'énoncé de la manche.



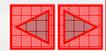
A la fin de la compétition, en cas d'égalité au classement général entre pilotes ou nations pour les places du podium (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup>), le départage se fera de la manière suivante;

le pilote ou nation ayant gagné le plus de manches sera classé devant, à défaut ou en cas d'égalité nouvelle, le pilote ayant été le plus de fois 2<sup>ème</sup>, ou 3<sup>ème</sup>, etc ...

Pilote	Épreuve 1	Épreuve 2	Épreuve 3	Épreuve 4	Épreuve 5	Score	Médaille
Pilote A	<b>35</b>	19	<b>35</b>	27	30	<b>146</b>	Or
Pilote B	27	<b>35</b>	27	30	27	<b>146</b>	Argent
Pilote C	30	18	30	25	35	<b>138</b>	Bronze

Pour éviter de trop grands écarts résultant d'une panne moteur ou autre situation, seuls les 25 premiers pilotes marquent des points à la manche.

Cette méthode permet donc à un pilote marquant un zéro d'espérer encore jouer les premiers rôles, chose impossible dans le scoring actuel.



## 1-c : CLASSEMENT par EQUIPE

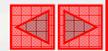
Pour valoriser ce titre et inciter à une véritable compétition, des conditions "au minima" doivent être réunies :

- PF1 : Présence d'un minimum de 4 nations avec au moins 3 pilotes.
- PF2, PL1, PL2 : Présence d'un minimum de 4 nations avec 2 pilotes ou équipages

Pour éviter les médailles en chocolat, peu respectueuses du sport et des pilotes, un pilote ou équipage inscrit, doit être présent et avoir participé à au moins une manche de la compétition.

### Points par équipe

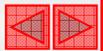
- PF1 : Cumul des 3 meilleurs résultats obtenus par nation et par manche.
- PF2, PL1 et PL2 : Cumul des 2 meilleurs résultats obtenus par nation et par manche.



## 2 : LE CUT

Dans les classes où un grand nombre de pilotes sont inscrits (+ de 25 pilotes) et pour favoriser la rapidité de mise en place des manches, ainsi que la possibilité d'en multiplier le nombre, un "cut" est opéré à l'issue du 3ème jour de compétition, pour ne garder que les 25 premiers pilotes classés.

La fin de la compétition, véritable phase finale, ne se déroulera donc qu'avec les 25 meilleurs pilotes.



## 3 : DEROULEMENT GENERAL de la COMPETITION

**3-A : Les « locals regulations »** sont d'une importance capitale dans le bon déroulement d'une épreuve.

Ces LR doivent être validées et appliquées, sans aucune modification, par le Directeur de Course, notamment sur le contenu des épreuves proposées (ex : types d'épreuves numérotées de 1 à 12).

Avec un énoncé clair des épreuves sur les LR, un seul briefing général doit suffire en amont de la compétition pour répondre aux questions éventuelles des TL. Seuls des briefings courts (15 mn max), qui serviraient uniquement à la lecture de la feuille d'épreuve, seraient utiles ensuite et favoriseraient la rapidité de mise en œuvre des manches.

**3-B : Les procédures de complaints**, doivent être allégées et nous devons apprendre la disponibilité et la réactivité immédiate pour ce temps essentiel de la compétition.

Nous proposons qu'à la publication des résultats (RP1), résultats provisoires (1), les TL disposent d'une heure pour faire valoir, par écrit au D.E. leurs doléances. Après cette première phase, les (RP2), résultats provisoires (2), sont publiés. Les TL ont alors une heure pour déposer auprès du Jury leurs complaints.

Le jury, à la décision souveraine, doit statuer immédiatement, pour une publication rapide des résultats (RD), résultats définitifs.

Tous les échanges doivent être publics et accessibles à tous.

