



## Cahier du compétiteur parapente 2016

Le cahier du compétiteur parapente a pour but de regrouper l'ensemble des informations nécessaires aux pilotes désirant participer aux circuits de compétition français en parapente.

Vous trouverez ici les principales règles qui concernent directement le pilote, mais aussi l'ensemble des conseils qui étaient jusqu'à présent consignés dans ce règlement et qui ne le seront plus, du fait de l'utilisation obligatoire du GPS pour le pilote de compétition.

Ce document constitue aussi la charte du pilote de compétition, qui aide le pilote à aborder la compétition en sécurité et sportivité.

### Contenu

<i>Sur l'esprit - La charte du pilote de compétition parapente</i> .....	2
<i>Souscrire une licence option compétition</i> .....	3
<i>S'inscrire sur les listes email d'information et d'échange</i> .....	3
<i>Choisir sur quel circuit voler</i> .....	3
<i>Inscription aux épreuves</i> .....	6
<i>Avant le début de l'épreuve</i> .....	7
<i>Matériel</i> .....	7
<i>État de santé</i> .....	8
<i>Preuves de vols</i> .....	9
<i>Comprendre et utiliser le pointage par Internet</i> .....	10
<i>Comment enregistrer une trace sur votre smartphone ?</i> .....	12
<i>Lorsque des déchargements par câble sont nécessaires :</i> .....	12
<i>Préparation du GPS comme preuve de vol</i> .....	13
<i>Comité de pilote</i> .....	14
<i>Collège de sécurité (c ds)</i> .....	14
<i>Cas d'urgence</i> .....	16
<i>Zones de vol réglementées ou interdites</i> .....	17
<i>Annulation d'une manche</i> .....	17
<i>Communication tactique</i> .....	17
<i>Sécurité en l'air ou a proximité du sol</i> .....	17
<i>L'arrivée d'une course</i> .....	18
<i>Pointage sécurité</i> .....	18
<i>Réclamations</i> .....	19
<i>Règles de l'air</i> .....	19
<i>Savoir voler avec les autres</i> .....	21
<i>Pilotage</i> .....	22
<i>Lutte contre le dopage</i> .....	23
<i>Licence FAI</i> .....	23



## Sur l'esprit - La charte du pilote de compétition parapente

Le bon déroulement de la compétition en parapente dépend d'une alchimie fine liant notamment les pilotes et les organisateurs dans une dynamique commune. Sans les uns ou sans les autres, aucune épreuve ne pourrait avoir lieu.

La France est probablement le pays où le plus d'épreuves de vol libre sont organisées. Cependant nous devons tous garder à l'esprit que la pratique compétitive reste marginale au sein de nos licenciés. Seulement un licencié sur dix est compétiteur. Sur plusieurs dizaines de milliers de licenciés, 1 500 personnes environ prennent une carte compétiteur chaque année et un tiers seulement de ceux-là participe régulièrement à des épreuves. Il y a environ 500 compétiteurs actifs et avec une cinquantaine de compétitions organisées on comprend aisément que :

Si vous êtes un compétiteur avec de l'expérience, sachez que le milieu a aussi besoin que vous soyez organisateur ou délégué technique. Des formations sont organisées chaque année par la FFVL, n'hésitez pas à y participer.

D'autre part n'oublions pas que si le vol libre est à la base une activité de loisir, les compétiteurs en progression mais aussi nos sportifs de haut niveau s'impliquent tous avant tout par passion car aucun ne peut vivre de la compétition.

Gardons aussi toujours à l'esprit que :

- le vol libre est un sport qui comporte des risques importants qui doivent toujours être évalués et pris en compte ;
- le vol libre a pour particularité d'être un sport de compétition sans arbitres au sens strict (sauf pour la voltige qui est une discipline jugée) ; c'est une singularité forte ;
- notre société tend à vouloir minimiser le risque et chercher des responsabilités en cas de problème ;
- tout ceci nous amène à une nécessité : faire preuve de toujours plus d'expertise et de rigueur ;
- nous devons avancer ensemble dans le respect des rôles réciproques et en prenant tous une part dans le système qui nous lie.

Pour cela nous avons des outils :

- le règlement de la compétition qui doit être parfaitement connu de tous et respecté dans sa forme et son esprit ;
- une commission Compétition active qui doit rester à l'écoute à la fois des pilotes et des organisateurs ;
- des moyens informatiques qui nous permettent de communiquer avec efficacité (le logiciel de compétition FFVL Cargol, le site Internet, les listes de diffusion d'information pilote et organisateur d'épreuve) ;



**Fédération Française de Vol Libre**

**Delta - Parapente - Cerf-Volant - Kite - Speed-Riding - Boomerang**

4, rue de Suisse - 06000 Nice  
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

**www.ffvl.fr**  
ffvl@ffvl.fr

- des documents complémentaires importants comme le manuel de l'organisateur (désormais un ensemble de documents séparés) ou le présent cahier du pilote de compétition.

La Charte du pilote de compétition parapente consiste à s'imprégner et respecter les règles, consignes et conseils qui sont exposée dans ce document.

### **Souscrire une licence option compétition**

Règlement :

Il est de la responsabilité du compétiteur d'obtenir sa licence validée dans les temps.

Explication :

Pour des raisons techniques liées à la saisie des licences, la FFVL fixe un délai de vingt jours pour valider une licence lorsque toutes les pièces ont bien été transmises.

Conseil :

Pensez à prendre votre licence option compétition le plus tôt possible en début de saison.

Augmentation :

En 2016, le prix de la carte compétiteur a augmenté. Il n'y avait jamais eu d'augmentation depuis plus d'une dizaine d'année (et il ne devrait plus y en avoir avant longtemps). Les recettes visent à améliorer le standard de nos épreuves notamment en pérennisant et en améliorant les outils informatiques déployés par la FFVL et en améliorant la formation de nos organisateurs.

### **S'inscrire sur les listes courriel d'information et d'échanges**

Nous vous conseillons vivement de vous inscrire sur ces listes, d'une part elles ne sont pas intrusives (peu de messages postés) et d'autre part elles vous permettront d'être à jour sur les informations les plus importantes.

[La liste d'information FFVL à destination des pilotes](#)

[La liste d'information et d'échanges des organisateurs d'épreuve](#)

### **Choisir sur quel circuit voler**

Circuits FFVL Loisir ; Sport ; Élite ; et Internationales

Nous l'avons dit, la France est le pays qui rassemble le plus de compétiteurs et où le plus grand nombre de compétitions de vol libre sont organisées. De cette richesse résulte une importante hétérogénéité de niveau chez les pilotes. Pour que tous y trouvent leur compte, la FFVL a développé plusieurs circuits distincts d'épreuves.



Cette offre diverse permet aux licenciés de venir vivre la pratique qui leur est la plus adaptée. La FFVL les invite à choisir avec discernement comment s'investir en compétition : le parapente de performance nécessite d'être pratiqué à son propre niveau.

## Le circuit LOISIR

Parapente de la classe « Loisir » (DHV 1, 1-2, 2 et EN A,B,C)

Les épreuves Loisir sont destinées à des pilotes ayant un niveau de vol confirmé qui désirent découvrir ou pratiquer la compétition de distance à travers des parcours accessibles. Les manches sont choisies pour permettre à la majorité des pilotes d'atteindre le but en accomplissant des parcours à difficultés limitées. Attention ! Les voiles admises sur ces épreuves sont homologuées EN A, B, ou C uniquement.

## Le circuit SPORT

Toutes les ailes peuvent courir mais ne courent pour le classement principal que les ailes de la classe « Sport » c'est-à-dire (DHV 1, 1-2, 2, 2-3 et EN A, B, C, D).

Les ailes de haut niveau font l'objet d'un classement open spécifique.

Les manches sont choisies pour offrir des parcours sportifs d'ampleur moyenne permettant aux pilotes de s'exprimer sans être confrontés à des difficultés majeures (itinéraire / aérologie / temps de vol).

## Le circuit ÉLITE

Toutes les ailes sont admises : parapente des classes « Sport » et « Compétition » (DHV 1, 1-2, 2, 2-3 et EN A, B, C, D + « les guns »).

Les manches sont choisies pour **exploiter de manière optimale** les conditions du jour et de la zone de vol.

Dans les Alpes du Nord, la participation est conseillée aux 250 premiers du classement permanent.

Ce sont des épreuves où les parcours programmés exploitent au mieux les conditions de vol et les sites pour proposer des parcours ambitieux (plus ambitieux, à conditions égales, qu'en Sport). Y sont admis tous les types d'ailes autorisés par la FFVL dont les ailes de haut niveau.

Depuis les changements opérés en 2015 le circuit Élite regroupe aujourd'hui plusieurs types de compétitions assez distinctes.

Dans les bassins de pratique comme la Réunion, Midi-Pyrénées, la plaine, l'Est et les Vosges... les épreuves Élite regroupent naturellement l'ensemble des pilotes expérimentés locaux donc des pilotes de très haut niveau.



**Fédération Française de Vol Libre**

**Delta - Parapente - Cerf-Volant - Kite - Speed-Riding - Boomerang**

4, rue de Suisse - 06000 Nice  
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

**www.ffvl.fr**  
ffvl@ffvl.fr

Des seuils de niveau minimum sont alors définis localement pour le recrutement par les responsables régionaux de compétition en concertation avec les organisateurs afin de toujours garder une cohérence dans le niveau des participants, la difficulté des parcours lancés et les conditions exploitées. Ainsi certaines compétitions Élite n'auront presque pas, voire pas du tout de différence de parcours comparées à une Sport en termes de durée, de distance et de complexité. Cependant, le rythme des premiers, équipés d'ailes de compétition et pouvant être des pilotes de très haut niveau, pourra être beaucoup plus soutenu. Comme dans chaque niveau d'épreuves, il est conseillé aux participants de simplement voler selon leur propre niveau : il est possible de boucler tranquillement à son rythme et en toute sécurité un parcours que les meilleurs auront juste avalé beaucoup plus vite.

Dans les bassins de pratique plus denses, Rhône-Alpes en particulier, mais aussi en partie en PACA, les Élites les plus ambitieuses pourront avoir un recrutement de niveau plus strict car les parcours lancés seront parfois plus complexes ou plus ambitieux. Ces Élites sont un lieu de confrontation entre les pilotes de haut niveau, les Espoirs FFVL et les autres meilleurs pilotes français.



## Inscription aux épreuves

### Règlement

L'inscription aux compétitions au moyen d'Internet est obligatoire.

Les pilotes ne doivent s'inscrire qu'à une seule épreuve par week-end.

Une fois la déclaration faite sur Internet, l'inscription est validée par la réception des chèques.

Le règlement s'effectue :

- en ligne lorsque c'est possible, la date de règlement retenue est celle du paiement en ligne ;
- par chèque en l'envoyant par la poste accompagné du bordereau de préinscription, la date de règlement retenue est celle du cachet de la Poste ; à la réception du règlement, l'organisateur indique cette date sur le site Internet.

À l'exception des épreuves de la région Rhône-Alpes, les inscriptions ouvrent en deux vagues :

- le 15/02 pour les épreuves jusqu'au 30 juin,
- le 15/05 pour les épreuves du 1<sup>er</sup> juillet à la fin de l'année.

Les pilotes se voient confirmer leur participation par ordre des cachets de la Poste jusqu'à la limite des places disponibles. Les suivants passent en liste d'attente.

En cas d'égalité dans le cachet de la Poste, la date et l'heure de la préinscription sont alors prises en compte.

Quand des places se libèrent, les pilotes en liste d'attente sont basculés en « confirmé » dans leur ordre d'arrivée (premier arrivé, premier choisi).

Des modalités spécifiques existent pour les Alpes du Nord, afin de tenir compte du fait que cette région accueille une très forte proportion de pilotes venus d'autres régions :

- le 15 février débiteront les préinscriptions Internet pour les compétitions planifiées jusqu'à fin avril,
- le 15 mars pour les compétitions prévues en mai,
- le 15 avril pour les compétitions prévues en juin,
- le 15 mai pour toutes les compétitions restantes.

Tous les règlements effectués dans la même semaine auront la même chance de déboucher sur une participation confirmée.

La première semaine est définie comme étant la période de sept jours qui suit l'ouverture des inscriptions. La deuxième semaine est la période de sept jours qui suit la première semaine, et ainsi de suite.



## Important

Les pilotes doivent envoyer un chèque par jour d'épreuve afin de faciliter les remboursements, car il est plus facile pour un pilote de faire deux chèques, pour deux jours, plutôt que pour un organisateur d'épuiser un chéquier entier pour procéder à des remboursements par soustraction sur les chèques encaissés... Même si de telles dispositions peuvent contrarier les pilotes, prenez conscience que ce sont aussi ces petits éléments-là qui, s'ils ne sont pas respectés par les pilotes, usent progressivement les organisateurs dont le nombre diminue.

## Avant le début de l'épreuve

Si vous n'êtes pas en mesure de participer à une épreuve pour laquelle vous êtes pourtant inscrit, faites l'effort de déclarer dans le système d'inscription en ligne que vous vous désistez, cela facilitera sûrement la participation d'un autre pilote.

Lorsque les organisateurs publient sur Internet le fichier intégrant les balises GPS de l'épreuve, il est vivement conseillé aux pilotes de charger les points chez eux lorsqu'ils en ont la possibilité technique. Ce chargement évite des temps de latence le matin du premier jour de l'épreuve. Sur le conseil de la commission Compétition, certaines organisations annoncent deux horaires de rendez-vous distincts afin que les pilotes n'ayant pas chargé leurs points le fassent lors du premier rendez-vous, tandis que ceux ayant préalablement chargé leurs points arriveront au second rendez-vous.

Votre matériel de vol doit être vérifié et opérationnel.

Votre radio doit être chargée.

Vous munir d'un téléphone portable est très fortement conseillé. Bien qu'il ne soit pas obligatoire dans les règles, il devrait l'être dans vos esprits.

## Matériel

Le port du casque, le parachute de secours et une radio opérationnelle sont obligatoires. Leur défaut peut être sanctionné par l'exclusion du pilote de la manche.

L'organisateur n'est pas tenu d'effectuer un contrôle systématique et seul le pilote pourra être tenu pour responsable s'il ne s'équipe pas correctement. L'utilisation d'une sellette avec protection dorsale performante est fortement conseillée.

Il est conseillé aux pilotes de régulièrement procéder au repliage de leur parachute de secours et de vérifier avec soin que rien n'entrave ou ralentit son extraction.

La voile utilisée lors des épreuves doit faire l'objet d'un suivi régulier pour évaluer son vieillissement. Il est notamment rappelé qu'un suspentage fin a une durée de vie moyenne estimée de 150 h de vol. Les voiles utilisées pour faire de la voltige subissent un vieillissement accéléré. Le contrôle du parapente et de son suspentage devrait être confié à un organisme professionnel.



**Fédération Française de Vol Libre**

**Delta - Parapente - Cerf-Volant - Kite - Speed-Riding - Boomerang**

4, rue de Suisse - 06000 Nice  
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

**www.ffvl.fr**  
ffvl@ffvl.fr

À tout moment l'organisateur d'une compétition a le droit d'inspecter un parapente participant à son épreuve et d'en n'interdire le vol, si nécessaire, pour des raisons de sécurité.

Chaque parapente doit être piloté à l'intérieur des limites de vol définies par son constructeur ou par l'organisme de contrôle qui l'a testé.

### **État de santé**

Au-delà du fait qu'un pilote prenant part à une épreuve FFVL doit être titulaire d'un certificat médical attestant que son état de santé général est compatible avec le vol libre, le pilote qui prend part à une épreuve doit être suffisamment reposé et en parfaite possession de ses capacités.

Les états en rapport avec la prise de médicament ou de toute autre drogue sont incompatibles avec la participation à une épreuve de vol libre.





## Preuves de vol

Vos performances sont évaluées à travers l'analyse de traces GPS par le logiciel de compétition FFVL nommé Cargol.

Pour qu'une trace soit valide, il faut qu'elle prouve la conformité de votre passage à chaque point de contrôle obligatoire d'une manche, autrement dit :

- que vous êtes au sol avant l'ouverture de la fenêtre de décollage ;
- que vous passez la ligne de départ (début de la section vitesse) après son ouverture temporelle ;
- que vous pénétrez (en entrée ou sortie) dans tous les cylindres de balise ;
- que vous franchissez l'arrivée des points temps (le stop dans Cargol) ;
- que vous franchissez l'arrivée des point distance (le but dans Cargol) ;
- que la trace prouve, par sa continuité, que vous n'avez pénétré aucune zone ou altitude interdite de vol.

### À savoir

Un GPS peut avoir été éteint en l'air, sans que cela prète à conséquence pourvu que les points clés aient bien été enregistrés. Cependant, attention ! la possibilité d'arrêter une manche en l'air pourrait sérieusement désavantager les pilotes qui auraient éteint leur GPS à ce moment-là...

Le directeur d'épreuve peut avoir fixé une ou plusieurs zones de vol comme interdite.

Dans ce cas, il est nécessaire que la trace GPS montre clairement que le pilote n'a pas pénétré ces zones interdites : dans ce cas la trace GPS ne doit pas être interrompue à proximité de ces zones.

En cas de problème avec une trace, la production de plusieurs enregistrements qui, mis bout à bout, montrent la conformité de votre trajectoire est acceptée.

Vous êtes aussi libre d'enregistrer vos vols avec les appareils de votre choix.

Néanmoins, pour l'intérêt de tous, les modalités de restitution de votre trace sont quant à elles réglementées ; voici les consignes à suivre :

Premier conseil : ayez plusieurs enregistreurs de vols.

### Appareil principal :

Votre appareil principal est celui avec lequel vous comptez rendre en premier votre trajectoire lors du pointage sportif.

**Privilégiez un appareil directement connecté à Internet comme un smartphone ou une tablette, dans lequel vous pouvez utiliser un logiciel capable de restituer votre trace en format IGC ou GPX au moyen de l'interface FFVL prévue à cet effet.**



## Appareil secondaire :

Votre appareil secondaire (vos appareils s'il y en a plusieurs) est celui qui vous permettra de récupérer votre trace en cas de problème avec l'appareil principal. À partir de 2016, font partie de cette catégorie tous les GPS nécessitant un déchargement par câble et/ou nécessitant que vous donniez votre trace au moyen d'une clé USB.

**À savoir : à partir de 2016, la FFVL demande à tous ses organisateurs d'activer le pointage sécurité et sportif par Internet sur leurs épreuves (à partir du moment où les liaisons Internet classiques ou 3G/4G sont valides sur le lieu du PC).**

## **Comprendre et utiliser le pointage par Internet**

Il existe deux sortes de pointages :

Le pointage sécurité qui est obligatoire et qui consiste à informer l'organisateur que vous êtes posé sain et sauf.

Le pointage sportif qui consiste à rendre votre trace (le pointage sécurité classique, par SMS ou téléphone fait l'objet d'un [chapitre spécifique plus loin dans ce document](#))

Tous deux peuvent désormais se faire par Internet chaque fois que l'organisateur l'active sur son épreuve.

Pour pouvoir participer au pointage par Internet, il vous faut être équipé d'un smartphone et d'une liaison Internet (classique wifi ou 3G/4G).

À partir du moment où vous avez confirmé votre présence le matin de l'épreuve et que l'organisateur a bien activé le pointage par Internet, vous recevez automatiquement un courriel (sur l'adresse déclarée à la FFVL au moment de votre prise de licence - qui peut être changée à tout moment par vous sur votre intranet du site FFVL).

Ce courriel vous propose de suivre un lien vers une interface Web de pointage qui se divise en plusieurs parties :

La partie haute sert à réaliser votre pointage sécurité.

*Attention la première fois que vous utilisez le pointage, votre smartphone vous demandera d'accepter de partager votre position : répondez « oui » afin qu'il remplisse automatiquement votre position au moment du pointage (pour la sécurité et pour faciliter les récupérations) !*



pointage sécurité  
**POSE OK BESOIN RECUP (il y a 35 semaines 7 heures)**  
cliquer pour modifier

---

—votre position—  
rempli automatiquement si possible

Veuillez patienter pendant que la position est recuperee... merci d'accepter la demande de localisation si besoin.

latitude :  format DD.DDDD  
longitude :  format DD.DDDD

PAS DECOLLEAU BUT !!POSE OKPOSE OK BESOIN RECUPHELP

Les cases grise, verte, vert clair, violette et rouge ci-dessus sont des boutons que vous pouvez activer et qui signalent instantanément votre statut à l'organisateur. À savoir : vous pouvez changer votre statut autant de fois que vous voulez, par exemple vous êtes posé ok et vous avez besoin d'une récup, choisissez le bouton violet. Vous avez été récupéré ? Choisissez une des cases vertes.

La partie médiane sert à réaliser le pointage sportif.

pointage sportif  
**aucun**  
cliquer pour modifier

---

—Pointage sportif : Fichier igc du vol—

**Fichier contenant la trace du vol du 06/06/2015 :**

format : igc, gpx

Pointage sportif : je ne rend pas ma trace  
cocher la case si vous ne voulez pas fournir de trace IGC (vous aurez un point)

---

après avoir sélectionné votre trace, n'oubliez pas de cliquer sur le bouton ci-dessous

D'abord appuyez sur le bouton « parcourir », ensuite allez chercher la trace IGC ou GPX enregistrée dans la mémoire de votre smartphone et enfin n'oubliez pas de valider en appuyant sur « envoyer la trace ».

La trace va partir sur le serveur FFVL puis être automatiquement récupérée par Cargol qui calculera votre performance et vous en renverra l'analyse.



Enfin, la partie basse (non présentée ici) vous permet de recevoir des informations sur votre performance après que votre trace ait automatiquement été contrôlée par Cargol. Le contrôle est fait par défaut toutes les deux minutes mais attention ! pour cela Cargol doit être ouvert sur un ordinateur relié à Internet, donc si vous ne recevez pas d'information au bout de quelques minutes c'est que soit Cargol n'est pas encore ouvert soit l'organisateur n'as pas activé l'analyse automatique.

Avantages du pointage par Internet : une meilleure sécurité, une meilleure récup, pas de file d'attente (pour vous), la possibilité d'avoir un accusé de réception de votre pointage puis un aperçu sur votre performance sur votre smartphone, le tout confortablement installé en terrasse à vous désaltérer... À vous de choisir !

Et n'oublions pas : des organisateurs plus détendus et donc plus enclin à réorganiser une épreuve dans le futur...

### **Comment enregistrer une trace sur votre smartphone ?**

L'enregistrement peut se faire au moyen de n'importe quel logiciel à partir du moment où il peut restituer un fichier IGC ou GPX.

Ces logiciels consomment aujourd'hui de moins en moins de batterie et la plupart des smartphones pourront enregistrer une trace de 3 à 6 heures sans être beaucoup déchargé. Mais il est quand même recommandé, si votre appareil est aussi celui qui vous sert de téléphone pour votre sécurité, d'utiliser une batterie externe pour conserver la charge maximum.

Voici une liste (non exhaustive) des logiciels utilisables :

Sur Android :	Sur IOS Apple :
- <a href="#">Airtribune</a>	- <a href="#">Seeyou IGC flight recorder</a>
- <a href="#">Seeyou IGC flight recorder</a>	- <a href="#">VFRTrack</a>
- <a href="#">Xcsoar</a>	
- <a href="#">XCtrack</a>	
- <a href="#">Gaggle</a>	

### **Lorsque des déchargements par câble sont nécessaires :**

Les organisateurs n'auront en principe que des câbles mini et micro USB classiques.



Pour tous les autres modèles de GPS, le pilote doit fournir à la fois le câble, et le cas échéant (si leur GPS est récalcitrant) la compétence dans le maniement du logiciel gpsdump.

### Responsabilités du pilote

Chaque pilote est responsable :

- ✓ de la configuration et du fonctionnement de ses GPS ;
- ✓ des coordonnées des balises présentes dans son GPS de guidage par comparaison avec le fichier de référence ;
- ✓ de la conservation des données contenues dans ses GPS jusqu'à la publication écrite des résultats de la manche.

Tout désaccord sur la performance entre le pilote et l'organisation, ou toute perte de données accidentelle entre le pointage et la publication des premiers résultats peut nécessiter un second déchargement du GPS.

### Protocoles à respecter pour faciliter les choses

Afin d'accélérer le pointage, les anciens GPS classiques d'un pilote peuvent être identifiés.

Cette identification se fait au moyen d'un waypoint spécial dont le nom est : COMPID.

Le numéro de compétiteur est codé dans les coordonnées de COMPID.

Ce waypoint permet l'identification automatique des GPS par Cargol, si vous ne l'avez pas encore dans votre GPS lors du premier pointage (cas où vous avez-vous-même entré les points), le logiciel demandera à qui appartient le GPS et ajoutera le COMPID.

Attention ! En cas de transfert des balises d'un GPS à un autre GPS au moyen d'un câble, le waypoint d'identification doit être ajusté car il ne prend évidemment pas l'identité du nouveau pilote automatiquement : mieux vaut l'effacer après le transfert.

Les GPS ne sont pas nominatifs ; en cas de panne, un pilote pourra se faire prêter un GPS avant le début d'une manche. Cependant, bien vérifier que vous ne volez pas avec le point d'identification du prêteur.

Bien que Cargol soit aujourd'hui capable de détecter automatiquement et avec précision le lieu de posé, il est conseillé au pilote d'éteindre son GPS et de ne plus le rallumer avant de pointer (pour ne pas enregistrer de nouveaux points qui perturberaient l'analyse de la performance).

## **Préparation du GPS comme preuve de vol**

Les pilotes doivent régler leur GPS correctement pour s'assurer un bon enregistrement de leur trajectoire.

### L'enregistrement de l'altitude

Le règlement dit que : *l'enregistrement de l'altitude est fortement recommandé, car à tout moment l'organisateur peut exiger cet enregistrement lors d'une manche (le pilote avec GPS sans altitude sera alors présumé en faute vis à vis de la règle fixée par l'organisateur).*



*L'altitude enregistrée dans la trace doit être en priorité l'altitude GPS et non l'altitude barographique.*

En clair, l'enregistrement de l'altitude n'est pas obligatoire dans toutes les manches mais, en cas de plancher ou de plafond de vol établi par le directeur d'épreuve avant la manche, ou bien en cas d'enquête de « vol dans le nuage » si votre trace est contrôlée, l'absence d'enregistrement de l'altitude ne vous permettra pas de prouver votre trajectoire réelle : cela peut conduire à des sanctions ou à l'élimination. Si vous avez le choix entre enregistrer votre altitude au moyen du GPS ou d'un barographe, préférez le GPS.

### Validité des traces et fréquence d'enregistrement

Le règlement dit que : *toute similarité évidente entre deux trajectoires rendues par deux pilotes différents pourra conduire, au minimum, à l'élimination des deux pilotes de l'épreuve. La trajectoire doit être cohérente au voisinage des points de virage et de posé. Elle doit posséder un marquage temporel cohérent avec un intervalle d'enregistrement maximal de 5 secondes.*

*Pour chaque balise, la trajectoire enregistrée doit comporter au moins un point à l'intérieur du cylindre ou une paire de points consécutifs reliés par une droite coupant le cylindre.*

En clair : réglez votre enregistrement sur une fréquence d'échantillonnage faible n'a que des avantages (1, 2, 3 secondes) sont de bon réglages. Des problèmes de calcul de temps voire de (très rares) cas de non passage de balises sont possible avec des fréquences supérieures à cinq secondes. Quant à la recopie de la trace d'un collègue... sans commentaire.

## **Comité de pilotes**

Il a pour rôle premier de rompre l'isolement du directeur d'épreuve lors du choix de la manche. Le DE prépare un projet de manche et le propose dans les meilleurs délais au comité de pilotes. Lors de cette présentation le comité peut questionner et suggérer en axant ses conseils sur deux aspects : l'intérêt sportif et la sécurité. Le DE fait en principe évoluer la manche en y intégrant au mieux les remarques du comité de pilotes. Le but de cette phase est d'obtenir le meilleur consensus.

Le règlement dit que : *les pilotes équipés d'ailes de compétition engagés sur des épreuves sport ne doivent pas participer au comité de pilote sauf s'ils ont un rôle de délégué technique officiel.*

## **Collège de sécurité (cgs)**

Le collège de sécurité est un dispositif dont le but est d'améliorer la sécurité collective des pilotes engagés sur une manche.

Dans la plupart des cas, le directeur d'épreuve ne vole pas sur la manche en même temps que les compétiteurs. Effectivement, il est en général plus facile d'assumer au sol son rôle dans la chaîne de sécurité. Néanmoins il est évident que c'est en l'air que se jugent les réelles conditions aérologiques et leur évolution.



C'est pour palier ce paradoxe que la FFVL a mis en œuvre le dispositif du collège de sécurité.

Le collège de sécurité est un outil au service du directeur d'épreuve mais aussi des pilotes eux-mêmes. Il est le meilleur dispositif pour déceler objectivement les limites au-delà desquelles les conditions peuvent être dangereuses. Il doit permettre au DE de prendre des décisions rapides et adaptées quant à l'annulation ou au maintien de la manche.

#### Création du CdS :

Le DE peut désigner certains pilotes qui l'aideront à prendre ses décisions en lui transmettant des informations par radio. Un minimum de cinq pilotes représentatifs de tous les niveaux engagés dans l'épreuve est conseillé. S'il est évident que des pilotes connus par le DE permettent à celui-ci d'évaluer finement les informations qu'ils expriment, chaque pilote engagé dans l'épreuve peut néanmoins demander à faire partie du comité de sécurité et ne devrait pas s'en voir refuser l'accès.

Dans les faits, la plupart du temps le collège de sécurité n'est pas strictement désigné et les DE ouvrent la possibilité à tous les pilotes de s'exprimer.

À l'appel du directeur d'épreuve, les pilotes du CdS répondent aux questions posées par le DE. Pour plus d'efficacité, c'est le DE qui organise la discussion sur la fréquence. En général le DE s'adresse aux membres du collège et leur demande « de réaliser un point sur les conditions ».

À tour de rôle ou à l'écoute de leur nom, les pilotes du CdS prennent la parole et communiquent dans l'ordre :

- leur identité ;
- leur altitude et leur position (ex. « Je suis à 2700 m, 1 km au nord de la deuxième balise ») ;
- la force des conditions sur une échelle allant de niveau 1 à 3. (Ex. « Je dis niveau 2 »).

Signification des trois niveaux :

Niveau 1 = les conditions sont bonnes et propice au vol en sécurité,

Niveau 2 = les conditions sont fortes mais encore acceptables,

Niveau 3 = les conditions sont trop fortes et incompatibles avec le vol en sécurité.

Important : vous le comprenez, ce protocole un peu froid a pour but d'être rapide, concis et clair ; les explications longues et émotionnelles allongent la procédure et peuvent perturber et / ou influencer les autres membres du CdS.





L'échelle comporte trois niveaux clairement séparés et il est nécessaire de les respecter scrupuleusement. Répondre 2,5 ne veut rien dire ! Car en ne disant pas clairement 2 ou clairement 3 vous n'apportez aucun conseil précis, ni en faveur de la continuation de la manche, ni en faveur de son annulation. D'autre part chaque opinion de pilote est toujours respectable en elle-même. Une majorité peut très bien avoir dit « niveau 2 » alors que vous pensez « niveau 3 », vous avez le devoir de dire ce que vous pensez et vous n'avez aucunement l'obligation de rallier une quelconque majorité. La perception des niveaux dépend de votre propre expérience.

Pour fonder votre évaluation, tenez compte non seulement des conditions à l'endroit où vous volez actuellement, mais aussi de celles que vous avez traversées jusqu'alors (depuis le début de votre vol) et éventuellement de celles que vous pensez rencontrer lors de la suite du vol. En clair, si vous pensez « niveau 2 » depuis le début de la manche et que la suite du parcours impose le passage d'une crête sous le vent où les conditions seront vraisemblablement encore plus fortes, n'attendez pas d'y être. Appelez spontanément le DE et dites-lui « niveau 3 ».

### Remarques technique

ATTENTION ! Lorsqu'un pilote accepte de faire partie du CdS, il s'engage auprès de tous à assurer son rôle car de lui dépend en partie la sécurité des autres pilotes. Avoir une radio éteinte par négligence ou une radio en panne ou déchargée est moralement inadmissible.

Il va de soi que ce dispositif basé sur le « fair-play » et les compétences humaines a ses limites et n'est pas infaillible. Il ne doit pas être une source de polémique. Un comité a pour rôle de s'exprimer selon des convictions propres. Ce n'est pas le CdS qui prendra la décision finale mais bien le DE (ou à défaut le DT) en fonction de ce qu'il aura lui-même intégré depuis la somme des informations dont il dispose. Enfin, rappelons que vous pilotes restez les seuls responsables de vos vols et de vos décisions personnelles.

### Cas d'urgence

Lorsqu'un pilote est posé et quel qu'en soit l'endroit, il doit replier IMMÉDIATEMENT son parapente. Un parapente au sol non rassemblé ou non replié signifie :

« J'AI BESOIN DE SECOURS ! »

Le pilote qui vole à proximité d'un parapentiste en difficulté doit :

- dans un premier temps avertir par tous les moyens le DE, ou à défaut les autres pilotes ;
- dans un deuxième temps venir en aide s'il juge qu'il peut porter assistance sans se mettre lui-même en danger ;
- le directeur d'épreuve, en collaboration avec le DT, appréciera le mode de compensation du score du pilote qui aura porté secours.





## Zones de vol réglementées ou interdites

Le parapente est régi par les règles du vol à vue qui restent bien entendu valables en compétition. L'espace aérien réglementé doit être scrupuleusement respecté au cours des épreuves de vol libre.

Les organisateurs d'épreuves rappellent en général aux pilotes engagés sur leur épreuve quelle sont les spécificités et les règles d'utilisation de l'espace qui sera probablement couvert par la manche. Cependant ce sont bien les pilotes qui ont la responsabilité individuelle de respecter les limites établies (et de se donner les moyens de les respecter).

Dans un souci de sécurité, d'écologie et de respect des règles certaines zones peuvent être déclarée interdites par les organisateurs. Ces interdictions impliquent alors des contrôles qui nécessitent une obligation de moyens et de procédure de la part des pilotes (en clair être capable de fournir les données GPS demandées). Le logiciel mis à disposition des organisateurs par la FFVL intègre la possibilité de contrôler les trajectoires.

Lorsqu'un organisateur définit une ou plusieurs zones comme étant interdites, il est de la responsabilité du pilote de prouver au moyen de sa trajectoire enregistrée qu'il n'est pas allé et n'a pas pu pénétrer dans la (les) zone(s) interdite(s). La règle permettant aux pilotes d'éteindre les GPS (économie de batterie) est donc caduque dans ces cas précis.

Les pilotes participant à la Coupe Fédérale de Distance sont évidemment soumis aux mêmes obligations.

## Annulation d'une manche

Les pilotes « relaient » la décision d'annuler ou d'arrêter la manche en faisant et en maintenant les oreilles, afin d'alerter les pilotes « sourds ».

## Communication tactique

Aucun moyen de communication à but tactique n'est autorisé pendant l'épreuve : les pilotes ne sont autorisés à échanger aucune information pouvant améliorer leurs cheminements ou leurs décisions. Les structures d'entraînement FFVL encadrant des jeunes pilotes ont néanmoins le droit d'utiliser des radios pour communiquer dans une perspective d'encadrement et de sécurité.

## Sécurité en l'air ou à proximité du sol

Les évolutions dangereuses pour les autres compétiteurs ou les personnes au sol sont interdites.

Il est conseillé aux pilotes équipés d'ailes de compétition supportant mal les moyens de descente classique (oreilles, 360), de s'équiper d'un dragchute.



## L'arrivée d'une course

De plus en plus souvent, l'arrivée d'une course se fait en deux étapes :

La première étape consiste à franchir une première limite dite « fin de la section vitesse » ou « arrivée des point temps » ou encore Stop (dans Cargol).

C'est effectivement à cette limite qu'on arrête le chronomètre, néanmoins la course n'est pas encore tout à fait terminée car le pilote doit encore être en mesure de planer jusqu'à l'arrivée proprement dite (qui est alors un cylindre plus petit ou une ligne d'arrivée) afin d'avoir des points temps. S'il n'y parvient pas la performance sera calculée en distance jusqu'au lieu de posé. Le but de cet aménagement est d'éviter les fins de courses où les pilotes utiliseraient leurs ailes à haute vitesse à proximité du sol.

### Franchir une ligne d'arrivée

Dans la majorité des cas, l'arrivée est un cylindre de 200 m de rayon mais dans certain cas l'arrivée est une ligne. Si c'est le cas voici ce qu'il faut savoir :

Le pilote doit s'efforcer de 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 (200 m de part et d'autre du point central) permettra de bien valider son arrivée sans perte de temps pour le pilote.

Dans tous les cas, Il est conseillé au pilote de continuer à voler sur la même trajectoire pendant au moins cinq secondes après avoir franchi l'axe de la ligne.

## Pointage sécurité

- Si un pilote décide de ne pas voler, il doit obligatoirement en informer l'organisation dans les meilleurs délais : idéalement avant le départ de la manche.
- Si un pilote décide de quitter la compétition, il doit obligatoirement en informer l'organisateur qui le supprimera de la liste des pilotes inscrits.
- Dans les deux cas que nous venons d'exposer, « informer l'organisateur » ne signifie pas glisser à l'oreille d'un assesseur que vous « risquez de ne pas voler ». Lorsque votre décision est prise, votre communication doit être claire et vous devez vous assurer que l'information est reçue directement par le DE ou la personne en charge du pointage.
- Une fois posés, tous les pilotes inscrits doivent impérativement pointer le plus tôt possible après leur atterrissage.
- Par défaut, nous l'avons vu, ce pointage sécurité est effectué par Internet au moyen du smartphone.



- Si le pointage par Internet n'est pas activé sur l'épreuve ou impossible pour des raisons techniques (smartphone déchargé), dans le cas d'un posé lointain qui à l'évidence entraînera un délai avant récupération et retour, le pilote doit joindre l'organisation dans les meilleurs délais pour signaler qu'il est posé et sain et sauf. Pour cela le pilote peut utiliser tous les moyens techniques parmi ceux qui auront été annoncés comme pris en compte techniquement par l'organisation : au minimum un téléphone fixe, un ou plusieurs n° de téléphones mobiles, SMS (avec accusé de réception).

Vous noterez que, dans la plupart des cas, le fait d'avoir joint une navette pour bénéficier d'une récupération ne doit pas être considéré comme un pointage anticipé. Si cela représente évidemment un premier contact avec l'organisation, un appel spécifique au n° servant officiellement au pointage reste nécessaire.

L'absence de pointage sécurité est une faute très grave, qui entraîne des sanctions sportives importantes.

L'heure limite de pointage sportif est fixée lors du briefing. Elle tient compte et s'adapte aux éventuels délais de récupération.

## Réclamations

La règle

Lorsque les résultats sont provisoires, les réclamations pour une épreuve doivent être présentées par écrit au du directeur d'épreuve dans un délai d'une heure après l'affichage des résultats provisoires. Les réclamations tardives (pointages contestés) peuvent ne pas être acceptées au-delà de ce délai.

Commentaires

Le mot réclamation est souvent un peu fort pour qualifier ce qui dans la majorité des cas est une simple demande d'ajustement (relative aux résultats, à leur calcul...). Souvent une réclamation se traduit par une prise de contact avec le DE ou la personne en charge des résultats. Il est nécessaire qu'elle soit réalisée par écrit pour : être précise, concise, ne pas être perdue et traitée dans les meilleurs délais.

## Règles de l'air

Priorités : règle

Les pilotes doivent respecter les règles de priorité en usage. En outre, le présent règlement s'applique dans le respect des règles de l'air. En particulier, le vol dans les nuages est interdit. En cas de non-respect, des pénalités seront appliquées au contrevenant.

### Le vol dans les nuages est interdit

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 (particulièrement lors d'un vol collectif). Certains pilotes continuent fréquemment d'y pénétrer. 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 barbules 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 acceptables. Or, de telles « pseudo-règles » sont fausses, dangereuses, inéquitables. Elles sont la porte ouverte à des comportements de tricherie flagrante car on peut alors franchir 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 barbules finit par pénaliser les pilotes honnêtes qui, après s'être fait léser plusieurs fois finissent eux-mêmes 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 barbules puis plane vers/autour/au-dessus d'un autre nuage.

Dans tous ces cas particuliers il peut ne pas y avoir eu « volonté » de tricherie et pourtant le pilote peut ne plus être visible du sol ou de la position d'un autre parapentiste.

### *Alors que faire ?*

- Un pilote doit s'arrêter de spiraler suffisamment tôt avant d'arriver aux barbules pour anticiper une éventuelle aspiration et partir de la zone ascendante.
- En cas d'aspiration violente ou si un nuage se forme sous le pilote. Ce dernier doit avant tout se concentrer sur la sécurité en adoptant un cap cohérent : vers la zone dégagée la plus proche (vers l'extérieur du nuage). En cas de présence d'autres voiles à la même altitude prise simultanément par le nuage, il est dans la plupart des cas nécessaire de continuer sur son cap afin de minimiser le risque de collision. Il est possible de garder son cap tout en faisant les oreilles. Toute autre manœuvre de descente rapide comme des 360° ne doit être entreprise qu'en espace clair.



- Si ces manœuvres sont inefficaces, s'il monte dans le nuage aux oreilles, le pilote est fautif, il aurait dû prévoir le phénomène et arrêter de spiraler plus tôt.

## Retenons que :

Les pilotes doivent être très attentifs en arrivant à proximité des nuages. Ils doivent procéder par anticipation pour : garantir leur propre sécurité et celle des autres.

Il est à la charge d'un pilote accidentellement aspiré dans un nuage de manifester sa volonté de ne pas tricher en redescendant rapidement à l'altitude des autres compétiteurs. Si la traversée malencontreuse d'un nuage fait prendre de l'avance, de retour dans une zone dégagée il doit faire demi-tour et venir rejoindre les concurrents attardés qui ont pris des dispositions suffisantes pour éviter le nuage ou la zone d'aspiration.

Le pilote souhaitant prouver sa bonne foi doit cependant en priorité avoir un comportement garantissant sa sécurité et celle des autres (perdre de l'altitude en ligne droite et avec un cap diminuant le risque de collision).

Il doit aussi agir pour que sa trace GPS soit sans ambiguïté (elle doit montrer des caps et des durées qui prouvent que le pilote a désiré s'auto-sanctionner - au minimum proportionnellement au gain dont il aurait bénéficié en pénétrant dans le nuage).

Même si cette perte volontaire d'altitude et de temps ne permet pas d'absoudre complètement l'erreur de vol grave de s'être laissé « prendre » par un nuage, elle constitue néanmoins une circonstance atténuante qui devrait être accueillie positivement par les concurrents lésés et le directeur d'épreuve.

## Savoir voler avec les autres

La nature de la compétition engendre chez les pilotes de la motivation, de la concentration mais aussi souvent du stress, de la nervosité et parfois même de l'agressivité.

L'aspect concret des manches implique souvent une certaine promiscuité pour les pilotes : au sol (dans l'attente du décollage) et dans les grappes, la proximité des autres concurrents est une source de stress réelle. Il relève de la responsabilité des compétiteurs de conserver en toute circonstance un comportement calme, courtois et responsable.

Au sol :

Les organisateurs s'efforcent de définir un déroulement et une procédure de décollage compatibles avec l'espace et la manche définie. Malgré ces efforts il va de soi que le choix du moment de décollage reste une préoccupation forte des pilotes, en particulier en cas de « temps mini »

Un certain nombre de comportements tacites, non présents dans les règles officielles se sont développés avec le temps dans le monde de la compétition. Cette culture « du décollage » s'apprend et se respecte.

Sans être exhaustif :



Une fois la voile préparée par un pilote, celle-ci peut être placée à proximité de la zone de décollage en respectant l'espace de cette dernière. L'antériorité du placement d'une aile prime : on se place à la queue. Un organisateur expérimenté ordonne correctement l'espace et place le cas échéant des portes d'entrées qui doivent elles aussi être respectées.

Les pilotes attendent leur tour, ne poussent pas et respectent le matériel des autres. Les comportements contraires peuvent être sanctionnés par l'organisateur.

En l'air :

La grappe du thermique est une spécificité de la compétition en vol libre. Un très grand nombre de pilotes peuvent et doivent être capables de spiraler harmonieusement même lorsque les conditions ne sont pas propices. Tout est une question d'adaptation et de partage équitable. Prendre « la seule bulle » n'est possible que si on a l'espace pour le faire.

- On vient tangenter une grappe lorsqu'on l'intègre.
- On ne coupe pas le thermique.
- On ne fait l'intérieur que lorsqu'on en a la place.
- En cas de sens de rotations inverses entre le haut et le bas d'une grappe (cela arrive) : dans la compression verticale, les pilotes montant dans les pieds des pilotes situés au-dessus impriment leur sens de rotation (les spi-rôleurs qui sont rattrapés doivent alors inverser leur sens de rotation même s'ils peuvent en invoquer l'antériorité).

## Pilotage

Les pilotes de vol libre savent que la voile qu'ils utilisent influe grandement sur leurs performances en fonction de ses qualités de vol. Certaines d'entre elles planent mieux, et ont un meilleur rendement en thermique. À cause de cela, certains sont tentés d'utiliser un modèle certes plus performant mais aussi plus difficile à maîtriser. Cette problématique est l'une des plus difficiles à résoudre. Elle appelle à de la sagesse de la part de chacun. Vous avez l'obligation morale par rapport à vous-même et par rapport au monde de la compétition de choisir un modèle de voile adapté à votre niveau.

Il en est de même par rapport à vos capacités sous une aile : prenez conscience avec objectivité de votre niveau réel et donc de ce que vous pouvez vous permettre de faire avec le modèle que vous avez choisi. Tenir sa voile au-dessus de sa tête est une chose, la maîtriser une fois qu'on est sorti du domaine de vol en est une autre.

Il est aujourd'hui évident que l'efficacité en vol peut se considérer sous deux aspects distincts : votre capacité à gagner en faisant des choix tactiques et stratégiques est une chose. Mais être performant dans ce domaine ne fait pas de vous un pilote complet. Il est aussi nécessaire de s'exercer en parallèle au pilotage de l'aile pour développer un répertoire de réponses gestuelles compatibles avec l'engagement que vous avez lors des épreuves.





**Fédération Française de Vol Libre**

**Delta - Parapente - Cerf-Volant - Kite - Speed-Riding - Boomerang**

4, rue de Suisse - 06000 Nice  
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

**www.ffvl.fr**  
ffvl@ffvl.fr

## **Lutte contre le dopage**

Comme toutes les autres disciplines sportives, notre activité est soumise par la loi française de la lutte contre le dopage.

Concrètement, lorsque vous pointez après la manche, arrivé au but ou non, vérifiez qu'un contrôle anti-dopage n'est pas en cours sur la compétition à laquelle vous participez. Si vous figurez sur la liste des pilotes à contrôler vous devez vous rendre auprès du médecin désigné par Jeunesse et Sport le plus rapidement possible.

En cas de refus de vous soumettre au contrôle, ou en cas de contrôle positif, les sanctions sont sévères (jusqu'à trois années de suspension de compétition, avec extension possible à d'autres fédérations).

En conclusion, lorsque vous consultez votre médecin traitant, même pour une grippe ou un simple rhume, signalez-lui votre statut de sportif, des médicaments anodins peuvent comporter des doses de produits non autorisés.

## **Licence FAI**

Elle est indispensable si :

- vous devez participer à certaines compétitions à l'étranger, et notamment celles inscrites au Calendrier de la F.A.I. (championnat du monde ou d'Europe, Coupe du monde) ;
- vous souhaitez faire partie du classement international tenu par la F.A.I. (cumulant l'ensemble des épreuves dites de catégorie 2).

La licence FAI est gratuite.

Pour l'obtenir :

- photocopie de votre licence FFVL de l'année en cours,
- 2 photos d'identité.

À adresser à la FFVL qui fera suivre au Conseil National des Fédérations.