

REGLEMENT 2010 DES COMPETITIONS DE PARAPENTE DE DISTANCE

Le présent règlement ne concerne que les compétitions « classiques » de distance.

Tout ce qui, dans ce règlement, pourrait être interprété, le sera par le Jury de la compétition, et, en dernier ressort, par la Commission Compétitions.

Attention : Des Mises à jours du règlement peuvent exceptionnellement avoir lieu en cours d'année, le cas échéant elles sont indiquées ci-dessous.

Ces mises à jours et informations importantes seront annoncées sur le site FFVL.

Les paragraphes en italique précédés du symbole ¶ ne constituent pas des articles du règlement mais des commentaires ou des renvois à des explications externes.

Mises à jour 2010

date	Description	modificateurs
12/04	Publication du règlement 2010 V1	Kevin

¶ Cette version v1.01 met en évidence les ajouts par les marques de révision, mais les suppressions de texte n'apparaissent pas.

SOMMAIRE

1	ORGANISATION DE LA COMMISSION COMPÉTITIONS.....	7
2	ORGANISATION DES COMPÉTITIONS.....	8
2.1	EPREUVES RECONNUES, CALENDRIER.....	8
2.1.1	Compétitions A.....	8
2.1.2	Compétitions B.....	8
2.1.3	Compétitions « B ACCESS » « d'accès à la compétition ».....	8
2.1.4	COMPETITION EN BIPLACE.....	8
2.1.5	AUTRES COMPETITIONS.....	8
2.1.6	COMPÉTITIONS OPEN OU AMICALES ET CHALLENGES DIVERS.....	8
2.2	LES PRINCIPAUX INTERVENANTS.....	9
2.2.1.1	AVANT LA MANIFESTATION SPORTIVE.....	9
2.2.1.2	PENDANT LA MANIFESTATION.....	10
2.2.1.3	APRÈS LA MANIFESTATION.....	10
2.2.2	DELEGUES TECHNIQUES.....	10
2.2.2.1	PRINCIPE.....	10
2.2.2.2	FONCTIONNEMENT.....	11
2.2.3	COMITE DE PILOTES.....	11
2.2.4	JURY.....	11
2.2.5	PROCEDURE DE SECURITE.....	12
2.3	PILOTES.....	12
2.3.1	CONDITIONS GENERALES DE PARTICIPATION.....	12
2.3.2	Participation occasionnelle de membres d'une fédération étrangère.....	12
2.3.3	JEUNES DE MOINS DE 18 ANS (JUNIORS).....	12
2.4	INSCRIPTIONS AUX COMPETITIONS.....	13
2.4.1	Compétitions A.....	13
2.4.1.1	2010.....	13
2.4.1.2	2011.....	13
2.4.2	Compétitions B.....	13
2.4.2.1	2010.....	13
2.4.2.2	2011.....	14
2.4.3	MODALITES D'INSCRIPTION.....	14
2.4.3.1	Processus d'inscription.....	14
2.4.3.2	Limitation du nombre d'inscrits.....	14
2.4.3.3	Participation dans une autre série (A en B ou B en A).....	14
2.4.3.4	Places réservées.....	14
2.4.4	LES TARIFS.....	15
2.4.5	MAINTIEN, ANNULATION.....	15
2.4.6	REPORT D'EPREUVE.....	15
3	SECURITE.....	15
3.1.1	LISTE DES INSCRITS.....	15
3.1.2	LE POINTAGE SECURITE.....	16
3.1.3	CAS D'URGENCE.....	16
3.1.3.1	Compensation en points pour assistance.....	16
4	PARAPENTE ET MATERIEL DE VOL.....	16
4.1	DÉFINITION DU PARAPENTE.....	16
4.2	PARAPENTE DE REMPLACEMENT & AUTRES MATERIELS.....	16
4.3	LEST.....	17
4.4	INSTRUMENTATION.....	17
4.5	RADIOS.....	17
4.6	PUBLICITE.....	17
4.7	IDENTIFICATION.....	17
5	LE GPS COMME PREUVE DE VOL.....	17
5.1	LISTES DE COORDONNEES DE BALISES.....	17
5.2	GPS ACCEPTES, CABLES ET PREUVES GPS.....	18
5.3	IDENTIFICATION DES GPS.....	18
5.4	CHARGEMENT DES GPS.....	18
5.5	RESPONSABILITE DU PILOTE.....	18
5.6	LOGICIEL DE CONTROLE.....	19

5.7	VALIDITE DES PREUVES GPS.....	19
5.8	CRITERE DE JUGEMENT DES PREUVES GPS.....	19
6	LA COMPETITION.....	19
6.1	MANCHES POSSIBLES.....	19
6.1.1	COURSE AU BUT.....	20
6.1.2	TEMPS MINI.....	20
6.1.3	MANCHE LIBRE (Cumul tactique de balises GPS).....	20
6.2	DÉCOLLAGE & FENÊTRE.....	20
6.2.1	ZONE DE DECOLLAGE ET ZONE DE PREPARATION.....	20
6.2.2	FENÊTRE DE DECOLLAGE.....	21
6.2.3	PROLONGATION DE LA FENÊTRE.....	21
6.2.4	DÉCOLLAGES MULTIPLES.....	21
6.3	DEPARTS ET HEURES DE DEPART.....	21
6.3.1	COURSES AU BUT.....	22
6.3.2	TEMPS MINI.....	22
6.4	ARRET D'UNE MANCHE POUR RAISON DE SECURITE.....	22
6.5	BUT NON ATTEINT : MEILLEURE POSITION EN VOL.....	22
6.6	LE BUT.....	22
6.6.1	Ligne d'arrivée.....	22
6.6.2	Cylindre d'arrivée de 200m.....	23
6.7	HEURE D'ARRIVEE – ARRET DU CHRONOMETRE.....	23
6.7.1	Ajustement de l'ordre d'arrivée calculé par le GPS :.....	23
6.8	OFFICALISATION DES PERFORMANCES.....	23
6.8.1	POINTAGE SPORTIF.....	23
6.8.2	VALIDATION DES MANCHES.....	23
6.8.3	AFFICHAGE DES RÉSULTATS.....	24
6.8.4	RÉCLAMATIONS.....	24
6.8.5	PROTESTATIONS OFFICIELLES.....	24
6.8.6	RÉCLAMATIONS A LA COMMISSION.....	24
6.8.7	VALIDATION DES COMPETITIONS.....	24
6.9	RÈGLES DE L'AIR.....	25
6.9.1	VOL ET NUAGES.....	25
6.9.2	RESPECT DES REGLES DE L'AIR.....	25
6.10	ACCEPTATION DES RÈGLES, SANCTIONS.....	26
7	CHAMPIONNATS DE PARAPENTE.....	27
7.1	CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE.....	27
7.1.1	PARTICIPANTS.....	27
7.1.2	VALIDATION.....	27
7.1.3	TITRES EN JEU.....	27
7.2	CHAMPIONNATS DE FRANCE DES JEUNES DE - 21 ANS.....	27
7.2.1	GÉNÉRALITÉS.....	27
7.2.2	PARTICIPANTS.....	28
7.2.2.1	Pilotes admis.....	28
7.2.2.2	Pilotes qualifiés pour la compétition.....	28
7.2.3	VALIDATION & TITRES EN JEU.....	28
7.2.3.1	Validation.....	28
7.2.3.2	Titres en jeu.....	28
7.2.3.3	Divers.....	28
7.3	COUPE DE FRANCE DE PLAINE.....	28
7.3.1	PARTICIPANTS.....	28
7.3.1.1	Participation des pilotes B.....	28
7.3.1.2	Participation des pilotes A.....	29
7.3.2	DEROULEMENT, VALIDATION & TITRES EN JEU.....	29
7.3.2.1	Déroulement et validation.....	29
7.3.2.2	Titres en jeu.....	29
7.3.2.3	Annulation de la coupe ou non validation.....	30
8	LES CLASSEMENTS.....	30
8.1	Classement Permanent.....	30
8.1.1	Formule de calcul.....	30
8.1.2	Manches CFD pour le Classement Permanent.....	30

8.1.3	<i>Déclarations des manches de compétitions FAI</i>	30
8.2	CLASSEMENT NATIONAL A	31
8.2.1	<i>Pilotes classés</i>	31
8.2.1.1	2010	31
8.2.1.2	2011	31
8.2.2	<i>Formule de classement</i>	31
8.3	CLASSEMENT NATIONAL B	31
8.3.1	<i>Pilotes classés</i>	31
8.3.1.1	2010	31
8.3.1.2	2011	31
8.3.2	<i>Formule de classement</i>	31
8.4	CHAMPIONNATS REGIONAUX DE PARAPENTE	31
8.4.1	GÉNÉRALITÉS	31
8.4.2	DEFINITION GEOGRAPHIQUE DES REGIONS	32
8.4.3	<i>Championnat régional "Alpes du Nord"</i>	32
8.4.4	<i>Championnat régional « ALPES du SUD »</i>	33
8.4.5	<i>Championnat de la région "Est-Vosges"</i>	33
8.4.6	<i>Championnat régional " Massif Central "</i>	33
8.4.7	<i>Championnat régional "Plaine"</i>	33
8.4.8	<i>Championnat régional "Pyrénées"</i>	34
8.4.9	<i>Classement Régional B de la Réunion et Championnat de la Réunion</i>	34
8.4.10	<i>Autres championnats régionaux</i>	34
9	DIVERS	35
9.1	LUTTE CONTRE LE DOPAGE	35
9.2	LICENCE F.A.I.	35
9.3	Classement sélectifs pour le circuit Coupe du Monde	35
1.	ANNEXE 1 : LISTE "ESPOIRS"	36
9.4	GÉNÉRALITÉS	36
9.5	CRITÈRES D'INSCRIPTION SUR LA LISTE "ESPOIRS"	36
9.6	RÔLE DES LIGUES	36
9.7	LISTE DES PILOTES AYANT LE STATUT "ESPOIRS"	36
9.8	PILOTES ESPOIRS S'ENTRAÎNANT DANS UNE AUTRE LIGUE	36
10	ANNEXE 2 : MODALITES DE SURCLASSEMENT	37
10.1	Demande de surclassement	37
10.2	RETRAIT DU SUR-CLASSEMENT	37
10.3	PILOTES MINEURS ENCADRES PAR UNE STRUCTURE	37
11	ANNEXE 3 : SM SCORING	38
11.1	OBJECTIFS	38
11.2	PARAMÈTRES	38
11.3	COURSE AU BUT	38
11.4	TEMPS MINI	41
11.5	DISTANCES	41
11.6	PRECISIONS IMPORTANTES	41
11.7	REDUCTION DES POINTS TEMPS NON UTILISES.	41
11.8	FORMULES DE CALCUL	41
11.9	MANCHE LIBRE	43
12	ANNEXE 4 : RECORDS PARAPENTE HOMOLOGUES PAR LA F.A.I. & LA F.F.V.L.	45
12.1	Meilleure performance française	45
12.2	Records et meilleures performances de Ligues.	46
12.3	Limite des mesures	46
12.4	Commissaires FAI (Vol Libre)	46
13	ANNEXE 5 : INSCRIPTION DES PILOTES A ET B AUX COMPETITIONS REGIONALES B	49
13.1	Règle générale	49
13.2	Places réservées	49
13.3	Région sportive EST-VOSGES	49
13.4	Région sportive PLAINE	49



14	ANNEXE 6 : COUPE DE FRANCE DE PLAINE.....	52
15	ANNEXE 7 : FORMULE DE CALCUL DU CLASSEMENT PERMANENT	53
15.1	Introduction	53
15.2	Formule de classement	53
15.3	Calcul de points pilote sur une manche (Pp)	54
15.4	Calcul du coefficient nombre de pilotes (Pn)	54
15.5	Calcul du coefficient valeur des pilotes (Pq).....	54
15.6	Calcul de la dévaluation temporelle de la manche (Td)	55
15.7	Calcul de la valeur sportive de la manche (Ta)	55



Préambule :

Les organisateurs d'épreuves sont invités à se munir du « guide de l'organisateur » et du « cahier des charges de l'organisateur » disponibles auprès du secrétariat fédéral ou sur le site Internet <http://parapente.ffvl.fr/competition> dans la section [Organisateurs].

Les pilotes de compétition sont invités à s'imprégner du « cahier de pilote de compétition parapente » publié dans les pages web compétition.

Ces documents complètent le présent livret de règles en terme d'explication et de conseils.

Les pilotes volent sous leur entière responsabilité. Ainsi la décision de décoller et de voler reste entièrement individuelle. Les différentes décisions des organisateurs, directeurs d'épreuves et comités de pilotes ne peuvent être infaillibles. La possibilité de stopper ou d'annuler les manches n'est qu'une option pour améliorer la sécurité collective.

1 ORGANISATION DE LA COMMISSION COMPÉTITIONS

La commission compétition élabore le règlement, élabore le calendrier (directement pour le circuit national A et les championnats, via les responsables régionaux pour les circuits régionaux), valide les compétitions, assure la diffusion des résultats.

Les adresses électroniques des membres de la commission ne sont pas reprises ici mais sont à votre disposition sur le site Internet : parapente.ffvl.fr/competition/commission

Dans chaque Ligue, un Représentant Compétition Parapente est désigné par sa ligue :

La liste à jour est disponible au même endroit

Pour contacter la commission compétition, un formulaire spécifique est mis en place sur le site Internet compétitions FFVL

Président de la Commission des compétitions PP - Responsable des compétitions régionales – résultats nationaux A et B - site Internet

Kevin BONNENFANT

tel : 06.87.21.91.15

Coordonnateur compétitions vol libre Gestion du règlement et des Délégués Techniques – Formation des organisateurs d'épreuves – Développement moyens GPS - Records – Promotion de la pratique féminine

Frédéric ESCRIBA

1212 Verel, St Germain 74290 Talloires tél. : 06.15.39.64.54

Coupe Fédérale de Distance : Yves BERNARD

Cargol (logiciel de scoring obligatoire) : Bruno Cros

cargol@ffvl.fr

Représentant la voltige : poste à pourvoir

Représentant le volaski : **Dominique Leclercq**

2 ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

2.1 EPREUVES RECONNUES, CALENDRIER

La FFVL reconnaît les épreuves qui répondent aux normes définies par ce présent Règlement. Elles sont inscrites au Calendrier Officiel de la Fédération:

<http://parapente.ffvl.fr/competition/calendriers>

2.1.1 Compétitions A

Avec la finale du championnat de France, les épreuves nationale A sont les épreuves nécessitant le meilleur niveau technique. Les manches sont choisies pour exploiter de manière optimum les conditions du jour et de la zone de vol. Elles sont destinées à des pilotes de haut niveau ou de fort niveau.

2.1.2 Compétitions B

Les épreuves B sont des épreuves à destination des pilotes ayant un niveau de vol confirmé. Les manches sont choisies pour offrir des parcours d'ampleur moyenne permettant aux pilotes de s'exprimer sans être confrontés à des difficultés majeures (itinéraire / temps de vol). Exemple : au même endroit et dans les mêmes conditions aérologique, une manche A proposera un parcours de 50 à 70km et un itinéraire ambitieux. Une manche B proposera un itinéraire de 25 à 50km avec un itinéraire plus évident (ces chiffres constituent simplement un exemple comparé et n'indiquent pas des fourchettes strictes de distance à respecter dans les deux catégories).

2.1.3 Compétitions « B ACCESS » « d'accès à la compétition »

La vocation de ces épreuves, basées sur le règlement B est d'inciter et d'accompagner les organisateurs et les pilotes débutants en compétition.

Modalités spécifiques aux épreuves dites « d'accès à la compétition »

Public concerné : les épreuves « d'accès à la compétition » sont destinées aux pilotes, ayant une licence compétition, classés au delà de la 250ème place (ou non classés) dans le classement de la saison précédente.

Elles sont limitées à 45 pilotes maximum, le règlement B est appliqué avec les tarifs d'inscription correspondants.

2.1.4 COMPETITION EN BIPLACE

La FFVL n'autorise pas la présence de biplaces en compétition de distance, y compris dans le classement OPEN.

2.1.5 AUTRES COMPETITIONS

Elles sont définies comme étant des compétitions autres que A ou B. Elles peuvent revêtir diverses formes. Leur inscription au calendrier doit suivre le même circuit que les autres épreuves (inscription au calendrier en ligne). (toute compétition non inscrite au calendrier officiel fédéral ne bénéficie pas de l'assurance fédérale...).

2.1.6 COMPÉTITIONS OPEN OU AMICALES ET CHALLENGES DIVERS

Remarque : lorsqu'une compétition de ce genre est officiellement inscrite au calendrier FFVL, le présent article ne s'applique pas à la compétition.

Dans tous les cas de figure, l'organisation de manifestations amicales ou OPEN non inscrites au calendrier officiel de la FFVL est subordonnée à la souscription d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile (article 37 de la loi de 1984 sur le sport):

- De l'organisateur,
- de ses préposés,
- De tous les pratiquants participant à la manifestation.

Les compétitions OPEN, apaisées ou challenges divers organisés par des groupements sportifs (association affiliée FFVL ou non, école labellisée ou non, office du tourisme, constructeur, etc....) et non inscrits au calendrier FFVL, sont subordonnés à (Loi n°92-652 du 13 juillet 1992, art. 12):

L'agrément de la FFVL qui est à demander 3 mois avant la date fixée de la manifestation par lettre recommandée avec AR quand la valeur globale des prix de la manifestation excède la somme de 1524 €.

A défaut d'avoir sollicité cet agrément ou en cas de refus de celui-ci, l'organisateur qui organise malgré tout cette manifestation est passible de sanctions légales. RÉCOMPENSES

Les récompenses distribuées aux pilotes ne doivent en aucun cas être financées à partir du montant des inscriptions des pilotes participant à une compétition FFVL.

2.2 LES PRINCIPAUX INTERVENANTS

La FFVL délègue l'organisation de la plupart des événements à ses clubs. Au sein des clubs, un responsable coordonne ses différentes équipes de la compétition et choisit le Directeur d'Épreuve qui gère et arbitre les aspects sportifs. Les compétiteurs sont représentés au sein de l'organisation par un comité de pilotes. Un Délégué Technique (DT) assiste l'organisateur et le DE. Le Jury statue principalement sur les problèmes imprévisibles.

2.2.1 ORGANISATEURS

D'une manière générale, l'organisateur doit s'appuyer sur le « guide de l'organisateur d'épreuve », qui détaille ce chapitre et indique les bonnes pratiques.

2.2.1.1 AVANT LA MANIFESTATION SPORTIVE

L'organisateur devra:

- Inscrire la compétition prévue au calendrier de la FFVL parapente.ffvl.fr/competition .
Nota : L'assurance organisateur de la compétition est comprise dans les garanties fédérales **si** la compétition est au calendrier et **si elle** ne constitue pas une manifestation aérienne **avec appel au public**.

Il est inutile sauf cas exceptionnel d'inscrire leur compétition dans cette catégorie au près de la préfecture. Reportez vous à cet article du site internet ffvl : http://parapente.ffvl.fr/declaration_manif_aerienne

- Réunir ou vérifier les autorisations (mairies, propriétaires des terrains,...)
- Informer les services compétents concernés (services de secours, aérodromes, ...).
- Mettre en place la logistique technique du contrôle GPS et de production des résultats (voir chapitre GPS).
- Se procurer, dans les délais, les matériels et documents de la FFVL (comptes-rendus d'épreuves, fiches de panneau briefing, programmes informatiques de pointage et de classement, bases de données à jour, etc.). Ces documents et logiciels sont disponibles en ligne sur la page organisateurs de : parapente.ffvl.fr/competition

- Gérer les inscriptions en ligne sur parapente.ffvl.fr/competition

2.2.1.2 PENDANT LA MANIFESTATION

A l'ouverture de la manifestation, l'organisateur devra :

- Présenter le Directeur d'Epreuve (DE), qui ne participe pas à la compétition.
- présenter le délégué technique (DT) désigné par la commission compétition ou son représentant régional
- former le Comité de pilotes
- présenter les personnes composant le Jury (cf. 2.2.4).

Au cours du briefing général, le DE aborde les points suivants :

- Météo, développement du temps.
- Formation du Collège de sécurité.
- Espace Aérien, Réglementation, rappel de l'obligation du pointage de sécurité
- Dangers, obstacles, etc.
- N° de téléphone du PC du pointage sécurité, secours, navettes, etc.
- Fréquences Radio utilisées,
- Prochaine heure de briefing sur le décollage.
- Choix d'une manche, gestion du décollage et sécurité de la manche, mesure et contrôle des performances, publication des résultats.

2.2.1.3 APRÈS LA MANIFESTATION

L'organisateur (assisté par le délégué technique) doit, même en cas d'annulation, effectuer le compte-rendu de sa compétition au plus tôt (si possible dans les 72h).

Ce compte-rendu se fait sur la page de la compétition du site <http://parapente.ffvl.fr>

Les organisateurs sont invités à signaler le cas échéant :

- Les accidents survenus et leur circonstance
- Les problèmes rencontrés concernant le pointage GPS
- Les réclamations écrites éventuelles des pilotes et la réponse du Jury à celles-ci
- Les problèmes liés à l'espace aérien rencontrés

Ils conservent, jusqu'à la fin de l'année civile, les documents papier (feuilles de briefing, de pointage) et informatiques (résultats et données de contrôle GPS)

2.2.2 DELEGUES TECHNIQUES

2.2.2.1 PRINCIPE

Les délégués techniques (DT), désignés par la commission compétition représentent la FFVL sur l'épreuve. Ils assistent l'organisateur dans sa tâche en le conseillant sur le plan technique. Ils assurent le lien entre l'organisateur et les pilotes. Ils sont les garants de l'esprit des règles qu'ils doivent parfaitement connaître. Ils doivent par conséquent faire preuve de la plus grande neutralité. Le délégué technique fait partie du comité de pilote et préside le jury.

2.2.2.2 FONCTIONNEMENT

Les pilotes peuvent faire acte de candidature lors des inscriptions en ligne ou contacter un représentant régional compétition. Le choix est effectué par le responsable régional en B et par la commission compétition en A.

Une semaine avant l'épreuve, le DT désigné prend contact avec l'organisateur. Il se présente et passe en revue les préparatifs de l'épreuve : inscriptions, logistique générale, ressources informatiques... Il participe à la décision d'annulation ou de maintien de l'épreuve.

Pendant l'épreuve, il aide l'organisateur en donnant son avis sur tous les types de problèmes : logistiques et sportifs ; mais ses points fondamentaux sont : **l'équité et la sécurité**. Il peut s'appuyer sur le manuel de l'organisateur publié par la FFVL. En tant que pilote, le DT ne doit pas être pénalisé par sa fonction et doit bénéficier d'une aide particulière de la part de l'organisation : navette spéciale en cas de montée tardive pour lui sur le décollage, temps de préparation aménagé, récupération plus rapide s'il doit être présent au pointage...

Le DT est président du jury. Si le DT est impliqué dans une protestation (en tant que plaignant ou partie) il est remplacé prioritairement par un autre pilote membre du pool des DT.

Après l'épreuve, il s'assure que les résultats sont validés en ligne sur parapente.ffvl.fr dans les délais prévus. Il remplit sa partie du compte rendu d'épreuve en ligne (nécessaire pour valider la compétition).. Le cas échéant, il est l'interlocuteur privilégié de la commission compétition concernant l'épreuve.

Les délégués techniques bénéficient de la prise en charge par la FFVL de leurs frais d'inscription sur la compétition, ainsi que d'une participation forfaitaire à leurs frais de déplacement. Cette prise en charge est conditionnée par la rédaction du compte rendu.

2.2.3 COMITE DE PILOTES

Il a pour mission de veiller au respect des règles de sécurité. Lors de l'élaboration des manches, le DE consulte le comité, bien que le choix final soit de son ressort.

Composition : Un pilote désigné par l'organisateur concourant pour le classement réel, un second élu par les pilotes concourant pour le classement réel de la compétition. Le dernier membre est le délégué technique, en son absence un troisième pilote concourant pour le classement réel est élu.

Donc un pilote A ne peut faire partie du comité de pilotes d'une B que s'il en est le DT.

2.2.4 JURY

Formé avant l'ouverture de la compétition, le JURY est composé comme suit :

- un représentant de l'organisateur
- un pilote désigné par le Comité de pilotes en son sein.
- le DT ou en son absence un second pilote du comité de pilote

Le délégué technique, si présent, est désigné Président du jury et, s'il y a égalité de voix lors des délibérations, sa voix est prépondérante.

Le représentant de l'organisateur et le délégué technique peuvent prendre part à la compétition.

Le D.E. assiste aux délibérations du Jury avec voix consultative.

Le rôle du Jury est de vérifier la conformité des manches, d'examiner les protestations officielles avant la proclamation des résultats et d'officialiser ceux-ci. Les décisions du Jury du Championnat de France sont prises à la majorité.

2.2.5 PROCEDURE DE SECURITE

Tous les pilotes sont responsables de leur sécurité individuelle et participent à la sécurité collective en informant l'organisation des difficultés aérologiques pouvant survenir pendant l'épreuve. Ces informations se font de préférence sur la fréquence sécurité, de manière efficace et concise en utilisant l'échelle de niveau 1, 2, 3 :

- niveau 1= bonnes conditions
- niveau 2= conditions fortes
- niveau 3 = conditions trop fortes ou devenant trop fortes.

Pendant l'épreuve, le DE peut faire appel aux pilotes pour obtenir des infos sur les conditions aérologiques. Au choix du DE, un groupe de pilotes dit « collège de sécurité » peut être plus spécifiquement chargé de cette tâche informative.

2.3 PILOTES

2.3.1 CONDITIONS GENERALES DE PARTICIPATION

Être titulaire d'une licence-compétiteur dont les conditions d'obtention sont :

- être âgé de 18 ans révolus sauf surclassement.
- être titulaire du Brevet de Pilote Confirmé (pour les nouveaux compétiteurs).

.Pour des raisons de sécurité, le Directeur d'épreuve est souverain pour interdire de vol un pilote.

Les licences peuvent être vérifiées sur le site FFVL et le pilote doit pouvoir présenter sa licence.

2.3.2 Participation occasionnelle de membres d'une fédération étrangère

Ces pilotes peuvent ponctuellement participer à une épreuve en open aux compétitions sous réserve de présenter :

- Brevet de pilote confirmé ou IPP Card niveau 5
- licence équivalente (pays de la communauté européenne), ou licence FAI.
- RC aérienne (attestation écrite rédigée dans une langue facilement compréhensible pour un organisateur (idéalement en français ou anglais).

2.3.3 JEUNES DE MOINS DE 18 ANS (JUNIORS)

L'âge minimal en compétition de vol libre est fixé à 18 ans compte tenu des contraintes mécaniques et psychologiques liées à la pratique.

Toutefois à titre exceptionnel et renouvelable sur dossier pour l'année suivante, une demande de dérogation peut être déposée à partir du lendemain de l'anniversaire des 16 ans, c'est-à-dire au début de l'entrée dans la 17e année.

Les Juniors (16/18 ans) peuvent participer aux compétitions ouvertes aux pilotes de série B sur sur-classement, mais en aucun cas aux compétitions Nationales A.

Voir les modalités de surclassement sont décrites dans les ANNEXES

2.4 INSCRIPTIONS AUX COMPETITIONS

2.4.1 Compétitions A

2.4.1.1 2010

Peuvent s'inscrire aux compétitions A :

- Prioritairement, les pilotes de série A
- Les pilotes de série B dans la limite des places disponibles.

2.4.1.2 2011

L'accès aux compétitions de l'année N se base sur le dernier Classement Permanent du 31/12 de l'année N-1

Pourront s'inscrire sur une épreuve A, en priorité, les pilotes classés de la 1^{ère} à la 150^{ème} place du Classement Permanent. Les places libres 1 mois avant l'épreuve pourront être ensuite complétées par des pilotes classés de la 151^{ème} à la 250^{ème} place.

Les pilotes âgés de moins de 21 ans au 1^{er} janvier de la saison qui commence ne pourront avoir accès au circuit National A que s'ils sont présent deux années de suite parmi les 150 premiers du Classement Permanent, sauf s'ils sont encadrés par une structure de type Pôle ou équipe de ligue. Autrement dit : ce n'est qu'à partir de la deuxième année de présence parmi les 150 premiers du Classement Permanent qu'un jeune pilote non encadré pourra prendre part aux épreuves A

DEROGATIONS

- Les pilotes non classés entre la 1^{ère} et la 150^{ème} place du Classement Permanent qui auraient été empêchés de courir la saison précédente, (blessure, implication dans l'organisation d'une compétition) et qui auraient subi un préjudice de points peuvent faire une demande de dérogation motivée. Il sera tenu compte de leur Classement Permanent au moment de l'interruption. Les pilotes débutants en compétition A, blessés en compétition en début de saison, ne peuvent bénéficier de cette mesure.
- Les pilotes ayant réalisé un podium en Coupe du monde, FAI catégorie 1 ou championnat de France peuvent également faire une demande de dérogation motivée.

Toute demande de dérogation doit être déposée auprès du président de la commission compétition parapente et sera examinée individuellement par la commission compétition FFVL.

2.4.2 Compétitions B

Les compétitions sont par principe ouvertes à tous, en fonction de leur série. Cependant certaines compétitions B particulières pourront, sur décision de la commission, avoir des conditions d'accès plus restrictives : finale régionale, compétitions féminines. L'inscription au calendrier de ces compétitions fera clairement apparaître ces restrictions.

2.4.2.1 2010

Peuvent s'inscrire aux compétitions B :

- Prioritairement, les pilotes de série B
- Les pilotes de série A dans la limite des places disponibles ou réservées.

2.4.2.2 2011

L'accès au circuits de l'année N se base sur le dernier Classement Permanent du 31/12 de l'année N-1

Pourront s'inscrire sur une épreuve B, tout les pilotes mais selon une priorité liée a leur position au Classement Permanent :

- En priorité, les pilotes classés au-delà de la 150^{ème} place du Classement Permanent
- Puis dans l'ordre les pilotes classés de la 150^{ème} a la 1^{ere} à la place

2.4.3 MODALITES D'INSCRIPTION

Sans licence-compétiteur, un pilote ne devra pas être accepté (loi de 1984 sur le sport)

Les organisateurs peuvent aisément vérifier que les pilotes ont bien souscrit une licence de compétition via les inscriptions en ligne, les licences invalides étant mises en évidence sur la liste des inscrits.

2.4.3.1 Processus d'inscription

L'inscription se fait en 2 temps :

- 1) Pré-inscription sur Internet. Le pilote est PRE-INSCRIT
- 2) Envoi du paiement (nombre de jours x prix journalier normal ou réduit selon la date d'envoi du paiement) en joignant le courrier imprimable sur le site FFVL. L'organisateur valide l'inscription en ligne à la réception du paiement.

Si des places sont disponibles, le pilote est inscrit et confirmé sinon il est placé en liste d'attente.

Dans les deux cas, un courrier électronique d'information sur l'état de son inscription est adressé automatiquement au compétiteur. Chaque pilote peut consulter l'état de ses demandes d'inscription sur le site web fédéral.

L'organisateur met la liste d'inscription à jour le plus tôt possible, au plus tard un mois avant la compétition. Ensuite, il gère les inscriptions en temps réel . Quand des places se libèrent, les pilotes en liste d'attente deviennent des inscrits « confirmés ».

2.4.3.2 Limitation du nombre d'inscrits

La limite est fixée par l'organisateur, mais, sauf exception (La Réunion, A simultanées sur des petits sites ...), les compétitions A accueillent tous les pilotes A qui s'inscrivent dans les temps.

Jusqu'à la date limite (une semaine avant), le nombre de pilotes A inscrits peut être supérieur au nombre de places maximum fixés par l'organisateur. Au delà, les inscriptions en open et les inscriptions de pilotes A ne sont plus acceptées.

2.4.3.3 Participation dans une autre série (A en B ou B en A)

Les pilotes d'une autre série participent en fonction des places disponibles restantes. Ils sont d'abord inscrits dans une liste d'attente spécifique dans l'ordre de leur date de paiement. Si des places sont disponibles une semaine avant la compétition, ils sont confirmés.

2.4.3.4 Places réservées

Exceptionnellement, dans certaines compétitions B (petits sites, treuil ...), des places peuvent être réservées aux pilotes A régionaux selon la procédure décidée par la ligue et acceptée par la commission compétition (voir annexe 5).

2.4.4 LES TARIFS

Il existe deux tarifs en fonction de la date d'inscription : un tarif normal et un tarif réduit. Ces tarifs doivent s'entendre comme des maxima, l'organisateur pouvant toujours baisser ces montants, ou offrir plus pour le même prix.

Le tarif réduit s'applique au pilote inscrit au moins une semaine avant l'épreuve en joignant son règlement. C'est celui qui figure sur le bulletin imprimable en ligne.

P1 : Collation le samedi matin + pot à la proclamation des résultats + cartes
tarif normal 15€ – tarif réduit 7,5€ (7,5€ par journée d'épreuve)

P2 : Idem prestation P1+ Remontée mécanique + navettes et récupérations
tarif normal 22€ – tarif réduit 15€ (15€ par journée d'épreuve)

Supplément pour les compétitions au treuil : maximum 15 € supplémentaires pour 3 treuillées

En cas de désistement non signalé au plus tard l'avant-veille de l'épreuve (jeudi soir pour le samedi), l'organisateur peut conserver au plus l'équivalent d'un jour d'inscription.

Les prestations supplémentaires (repas, boissons, autres,...) sont facultatives.

2.4.5 MAINTIEN, ANNULATION

L'annulation ou le maintien d'une épreuve B est annoncé la veille si possible avant 13 heures et au plus tard à 17 heures.

En A, l'annonce est obligatoirement faite la veille avant 13 heures.

La décision de maintien ou d'annulation est de la responsabilité de l'organisateur, mais il est tenu de consulter le DT ou, en l'absence, le responsable régional.

En cas d'annulation, les organisateurs remboursent la TOTALITE des inscriptions.

Si l'épreuve est maintenue contre l'avis du DT ou du responsable régional, les pilotes absents sont remboursés intégralement.

Dans tous les cas, les manches annulées sur place sont remboursées aux pilotes présents intégralement ou en tenant compte des frais engagés et justifiés.

2.4.6 REPORT D'EPREUVE

Si une date de report est prévue au calendrier, elle pourra être proposée aux pilotes. Les modalités d'inscriptions sont précisées sur le site web.

3 SECURITE

3.1.1 LISTE DES INSCRITS

L'organisateur doit connaître avec exactitude la liste des pilotes sous sa responsabilité, et être certain qu'après le vol, ces pilotes sont posés et récupérés.

L'organisation considère que tous les pilotes inscrits à la compétition participent à toutes les manches. Ainsi :

- Si un pilote décide de ne pas voler, il doit aussitôt en informer l'organisation
- Si un pilote désire quitter la compétition, il doit en informer l'organisateur

3.1.2 LE POINTAGE SECURITE

Tous les pilotes inscrits doivent impérativement pointer individuellement le plus tôt possible après leur atterrissage selon les moyens précisés au briefing par l'organisateur : pointage physique (au déco ou au PC, dans les navettes, au goal) , par téléphone, SMS ou radio au numéro et fréquences prévues.

Le délai de pointage sécurité est de 20 mn après le posé, sauf cas de force majeure.

Le pointage sécurité permet à l'organisation de ne pas déclencher des recherches et des secours inutilement. Chaque pilote est un élément essentiel du bon fonctionnement de ce pointage.

Le fait, par l'absence de pointage ou par un pointage tardif, d'empêcher l'organisation de clore le pointage sécurité et de retarder le déclenchement éventuel de secours, est une faute grave.

3.1.3 CAS D'URGENCE

Dès son arrivée au sol, le pilote doit replier IMMEDIATEMENT 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 pilote en difficulté doit **avertir l'organisation** et porter assistance **sans se mettre en danger** .

3.1.3.1 Compensation en points pour assistance

Le DE appréciera le mode de compensation du score du pilote selon les circonstances. Il sera tenu compte en premier lieu de ce que le pilote aurait pu faire selon sa position au moment du secours et, si nécessaire, de ses résultats (position au classement plutôt que points) dans les autres manches.

4 PARAPENTE ET MATERIEL DE VOL

4.1 DÉFINITION DU PARAPENTE

Le parapente est un Planeur Ultra Léger Souple dont le volume est acquis par la pression aérodynamique causée par le vent relatif et exempt de structures primaires rigides.

En référence avec les dispositions des paragraphes 4.12.5 et 4.19 du code sportif de la F.A.I., section 7 :

A tout moment, l'organisateur d'une compétition a le droit d'inspecter un parapente participant aux épreuves et de l'interdire de vol, si nécessaire, pour des raisons de sécurité

Chaque parapente doit être piloté à l'intérieur du domaine de vol défini par son constructeur ou par l'organisme de contrôle qui l'a testé. Les évolutions dangereuses pour les autres compétiteurs ou le public sont interdites.

4.2 PARAPENTE DE REMPLACEMENT & AUTRES MATERIELS

Le changement de parapente en cours de compétition est interdit. En cas de détérioration de l'aile initiale ou en cas de force majeure, le DE peut autoriser le changement par une aile de secours. Ce changement devra être annoncé officiellement à tous les compétiteurs.

Le port du casque le parachute de secours et une radio en état de marche sont obligatoires. Leur absence constatée est sanctionnée 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.

L'usage d'un casque normalisé EN 966 est recommandé.

4.3 LEST

Le lest (eau ou sable) est autorisé dans les limites des règles aériennes. Il est formellement défendu d'utiliser du lest solide sauf s'il est solidaire de la sellette et ne peut être libéré en vol.

4.4 INSTRUMENTATION

Tous les instruments de vol ou de navigation sont autorisés.

4.5 RADIOS

Pour les instruments de communication, il est rappelé que l'usage des radios VHF/FM ou VHF/AM n'est pas autorisé par la Loi française.

Cependant, la fréquence 143,9875 Mhz a été attribuée à la FFVL par la D.R.G. du Ministère des Postes (Arrêté du 8/2/93). L'utilisation des radios sous d'autres fréquences se fait sous la propre responsabilité des pilotes. D'autres fréquences peuvent être utilisées (utilisation négociée auprès des pouvoirs publics par des écoles notamment)

Tous les pilotes doivent être équipés d'une radio opérationnelle. Il est obligatoire pour les pilotes en vol d'être en écoute sur la fréquence sécurité (sauf exceptions accordées par le DE : pole espoir, ...). Cette fréquence est annoncée aux pilotes et est rappelée sur le panneau de briefing. Elle doit être écoutée par le DE ou l'un de ses assesseurs directs faisant partie de la « chaîne de sécurité ».

Des contrôles peuvent être effectués et une sanction prononcée à l'encontre des pilotes qui voleraient sans possibilité de communiquer par radio (sanction pouvant aller jusqu'à l'interdiction de vol).

L'échange d'informations tactiques est interdit.

4.6 PUBLICITE

La publicité est autorisée sur les ailes ou les vêtements dans le respect des lois en vigueur.

4.7 IDENTIFICATION

Le numéro de compétiteur sur la voile n'est pas obligatoire.

5 LE GPS COMME PREUVE DE VOL

5.1 LISTES DE COORDONNEES DE BALISES

Le système géodésique WGS84 est utilisé pour les coordonnées des balises.

Moins d'une semaine avant l'épreuve, l'organisateur diffuse sur le site Internet fédéral ou sur le site web de l'organisation les balises de la compétition au format Oziexplorer. CETTE LISTE FAIT RÉFÉRENCE

5.2 GPS ACCEPTES, CABLES ET PREUVES GPS

Tout dispositif enregistrant une trace GPS valide (au sens de 5.7-VALIDITE DES PREUVES GPS) est accepté :

L'organisateur fournit les câbles de transfert de données pour les GPS de type MLR.

Pour les autres types de GPS, (Autres Garmin à petit connecteur carré, (Galileo / Compeo,...) le pilote **désirant faire télécharger son GPS par l'organisation** doit apporter son propre câble compatible avec les connecteurs USB.

Le pilote peut également (notamment pour les appareils exotiques) télécharger lui-même sa trace et la transmettre numériquement au format IGC à l'organisateur **dans les conditions définies par l'organisateur. Par exemple :**

- pendant la période prévue du pointage sportif au moyen d'une clé USB
- sous forme d'email dans un délai fixé

Il est de la responsabilité du pilote de fournir un fichier IGC lisible par cargol et de s'assurer de sa bonne réception.

Les GPS utilisant un port USB impliquent l'installation de drivers spécifiques sur l'ordinateur de l'organisateur, ce qui peut poser des problèmes (virus, droits administrateurs,...). Aux pilotes de prendre leurs dispositions en anticipant les problèmes : comme en communiquant l'adresse web où les drivers peuvent être téléchargés et ce au moins 15 jours avant la compétition

5.3 IDENTIFICATION DES GPS

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 les logiciels de contrôle.

5.4 CHARGEMENT DES GPS

Les pilotes arrivent normalement avec leurs GPS déjà chargés. L'organisateur assure le chargement des GPS lors de l'inscription des pilotes le premier jour de l'épreuve des pilotes qui n'auraient pas le matériel pour le faire ou si les balises n'étaient pas disponibles une semaine à l'avance.

Les pilotes en retard ne peuvent exiger le transfert des points. Exceptionnellement, des ajouts ou des modifications de balises peuvent être communiquées au moment du briefing, la saisie est alors à la charge des pilotes.

5.5 RESPONSABILITE DU PILOTE

Chaque pilote est responsable :

- de la configuration et du fonctionnement de son GPS
- des coordonnées des balises **présentes dans son GPS par comparaison avec le fichier de référence**
- de la conservation des données contenue dans ses GPS jusqu'à la publication écrite 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 téléchargement du GPS.

5.6 LOGICIEL DE CONTROLE

Les données GPS sont traitées par le logiciel cargol fourni par la fédération (téléchargement sur <http://parapente.ffvl.fr/cargol>) ;

Le logiciel juge les départs, le passage des balises, le lieu de posé, les temps de départ et d'arrivée et la position des pilotes à un horaire donné.

Pour le contrôle d'autres éléments, notamment le respect des zones aériennes, l'organisateur, sur avis de la commission compétition ou de son représentant régional peut utiliser des logiciels complémentaires.

LIMITES ET RECOURS

Si une manche, telle que annoncée au briefing, ne peut être saisie dans le logiciel, le DE peut en modifier sa définition. En ultime recours, la définition d'une manche basique permettra de récupérer les traces des GPS, qui seront traitées ultérieurement par la commission compétition.

5.7 VALIDITE DES PREUVES GPS

L'analyse de la trace se fait uniquement par le logiciel de contrôle.

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 et livrée avec la trajectoire lors du déchargement doit être l'altitude GPS et non l'altitude barographique. Lorsque un tel choix de réglage existe sur un appareil, le pilote doit le régler sur l'altitude GPS.

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 maximum de 20 secondes.

Un GPS peut être éteint en l'air, sans que cela prêche à conséquence pourvu que les points clés (balises ou zones réglementées par l'organisateur) aient bien été enregistrés.

5.8 CRITERE DE JUGEMENT DES PREUVES GPS

Toute similarité évidente entre deux trajectoires rendues par deux pilotes différents pourra conduire au minimum à l'élimination des deux pilotes à l'épreuve.

Tous les points caractéristiques jugés du vol (départs ; balises) à l'exception de la ligne d'arrivée, sont définis par la coordonnée GPS donnée par l'organisateur.

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.

6 LA COMPETITION

6.1 MANCHES POSSIBLES

Les épreuves suivantes peuvent être choisies par le DE :

- Course au But.
- Temps Mini.
- Manche libre (Cumul tactique de balises GPS)

Une manche consiste à réaliser un parcours le plus rapidement possible. Les pilotes arrivés au but sont classés en fonction de leur temps, les autres en fonction de la distance parcourue.

Les départs peuvent avoir lieu au sol ou en l'air, un rayon virtuel représente la « ligne de départ ».

Toutes les manches ont une fenêtre de décollage, SI NÉCESSAIRE une heure de fin de manche (fin des points distance et des points temps) et les courses au but ont une heure de départ. Le parcours a au plus sept balises de contournement (hors décollage et arrivée). Le pilote doit les approcher à moins de 400 m pour valider leur passage. La distance minimale entre 2 balises est de 1000 mètres

En cas de parcours de type « circuit à faire plusieurs fois », le nombre de balises peut excéder 7. Pour entrer plus de 8 balises dans cargol, se reporter à l'aide du logiciel.

6.1.1 COURSE AU BUT

Même heure de départ pour tous, le premier arrivé au but a gagné.

6.1.2 TEMPS MINI

L'heure de départ est choisie par le pilote à l'intérieur d'une fenêtre temporelle. Le pilote le plus rapide à réaliser le parcours a gagné. C'est une course « contre la montre ».

6.1.3 MANCHE LIBRE (Cumul tactique de balises GPS)

Cette manche se déroule à l'intérieur d'une aire de vol autorisée ou en espace libre. Poser au but permet de marquer des points temps. Ne pas poser au but entraîne un malus. Le pilote réalise le plus long parcours dans l'aire de vol prévue. Il choisit son itinéraire et ses points de virage.

L'épreuve se définit par :

- Un nombre de segments autorisés de vol.
- Un but (prise du temps GPS en coupant un cylindre de 200 m de rayon)
- Un départ en sortie de rayon autour du décollage (rayon réglable)
- Un départ en course ou en temps mini
- Une aire de vol [au moyen de repères](#)

Le premier segment débute par le décollage (même si un départ est organisé en l'air). Le dernier segment de vol se termine toujours par le but ou le lieu de posé.

Par nécessité, le directeur d'épreuve peut limiter l'aire de vol par des repères géographiques simples basés sur des points GPS :

- 1 point GPS et un rayon : c'est un cylindre [défini en principe](#) autour du décollage ou de l'atterrissage
- sur deux points GPS : les mesures se font par une projection orthogonale de la trajectoire du pilote sur l'axe passant par les deux points. Les points GPS constitueront les extrémités de l'aller-retour.

La distance effectuée en dehors de l'aire de vol n'est pas comptabilisée.

6.2 DÉCOLLAGE & FENETRE

6.2.1 ZONE DE DECOLLAGE ET ZONE DE PREPARATION

Le décollage est organisé en 2 zones : une zone de préparation et une zone de décollage où les pilotes entreront selon les instructions données par le DE.

6.2.2 FENÊTRE DE DECOLLAGE

Le Directeur d'Epreuve définit une heure d'ouverture, une heure de fermeture et une heure limite de prolongation de la fenêtre de décollage.

Une manche peut être validée si le temps total d'ouverture de la fenêtre a été au minimum de 30 secondes par pilote et par possibilité de décollage.

L'ordre de décollage est libre à l'intérieur de la fenêtre, mais les pilotes doivent se conformer aux instructions du DE.

Un pilote peut se faire aider par les membres de l'organisation pour préparer sa voile ou décoller. Il peut se faire aider par d'autres personnes avec l'accord du DE.

Le directeur d'épreuve peut fixer un temps maximum pour décoller (par exemple 5 minutes mesurées à partir du moment où le pilote pénètre dans la zone de décollage). En cas de dépassement de cette durée pour cause d'attente injustifiée ou d'échec, le directeur d'épreuve peut obliger le pilote à sortir de la zone de décollage.

Dans les compétitions avec **décollages au treuil**, l'ordre des largages est tiré au sort entre tous les compétiteurs. L'organisateur doit assurer des conditions de largage (hauteur notamment) équitables entre les pilotes.

Priorités :

Si nécessaire, un système de priorité peut être mis en place en utilisant les classements en vigueur à la veille de la manche ou de la compétition. Par exemple : priorité au top 10, puis 20, 30 etc

6.2.3 PROLONGATION DE LA FENÊTRE

Si le DE constate qu'au décollage les conditions deviennent dangereuses, il doit interrompre les décollages. Dans ce cas, la fenêtre est prolongée du temps pendant lequel elle aura été fermée, sans toutefois dépasser l'**heure limite de prolongation**.

Si, au moment de la réouverture de la fenêtre, la durée d'ouverture minimum ne peut plus être atteinte alors la manche est annulée.

6.2.4 DÉCOLLAGES MULTIPLES

Pour des impératifs de sécurité, le DE est seul juge pour autoriser un pilote à se reposer et faire un nouveau décollage, même si un seul décollage était prévu pour la manche.

Le DE peut autoriser plusieurs décollages à condition de l'annoncer au briefing et d'en préciser les conditions (atterrissage à l'atterrissage officiel ou distance à ne pas dépasser pour avoir droit à un nouveau décollage).

Pour les épreuves faisant intervenir le chronomètre, celui-ci n'est pas remis à zéro au 2e décollage.

Les pilotes qui veulent redécoller :

- n'effacent pas leur première trace GPS
- se signalent au DE qui gère une liste des pilotes qui ont demandé à redécoller

6.3 DEPARTS ET HEURES DE DEPART

La ligne de départ peut être :

- **l'entrée dans un cylindre** (dont le centre est une balise du parcours) : le temps de départ est l'instant d'entrée dans le cylindre (déterminé par interpolation entre le premier (« première entrée ») ou le dernier (« dernière entrée ») point à l'intérieur du cylindre et le précédent à la seconde près).

- **la sortie d'un cylindre** (dont le centre n'est pas nécessairement une balise du parcours) : le temps de départ est l'instant de sortie du cylindre (déterminé par interpolation entre le premier (« première sortie ») ou le dernier (« dernière sortie ») point hors du cylindre et le point précédent à la seconde près).
- **un départ au sol**

Le rayon du cylindre de départ est défini lors du briefing.

Les pilotes doivent :

- départ en l'air : franchir la ligne de départ après l'heure de départ.
- départ au sol : décoller après l'heure de départ

6.3.1 COURSES AU BUT

Le temps de départ est commun à tous les pilotes.

6.3.2 TEMPS MINI

Le temps de départ est individuel.

6.4 ARRET D'UNE MANCHE POUR RAISON DE SECURITE

Pour des raisons de sécurité, le DE peut être contraint à «**arrêter**» la manche :

Une manche en temps mini est annulée.

Pour les autres types de manche, la manche est dite stoppée. La meilleure position GPS enregistrée en vol à l'heure d'arrêt servira à classer les pilotes.

L'arrêt et l'heure d'arrêt de la manche sont annoncés par radio par l'organisation sur la fréquence pilote. La manche s'arrête au moment où le premier message radio signalant l'arrêt est transmis (et cet horaire est annoncé).

L'organisation doit informer les pilotes par tous moyens à sa convenance précisés au briefing (appel sur la fréquence sécurité+ fumigènes ou autres). Les pilotes "relaient" la décision d'annuler la manche en faisant et maintenant les oreilles, afin d'alerter les autres pilotes.

6.5 BUT NON ATTEINT : MEILLEURE POSITION EN VOL

Si le pilote n'atteint pas le but, la meilleure position enregistrée par son GPS sera prise en compte (même si elle est différente du lieu de posé).

Toutes les distances de vols sont mesurées par déduction des portions non réalisées (en mesure circulaire par rapport au prochain point non atteint).

6.6 LE BUT

Plusieurs dispositifs d'arrivée existent qui peuvent être combinés

6.6.1 Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est matérialisée au sol de manière visible en vol, sur une longueur minimale de 50m.. La ligne d'arrivée et le terrain d'atterrissage, doivent être repérés sur une carte au 1/100000 affichée au briefing (*ou présentés sur une photo*).

La ligne d'arrivée est placée perpendiculairement à l'axe liant la dernière balise et le but. Le centre de la ligne d'arrivée est placé sur le point GPS du but. En cas d'impossibilité l'organisateur place la ligne à l'endroit le plus opportun en avant de ce point, et relève les nouvelles coordonnées GPS du centre de la ligne qui serviront à paramétrer ce nouveau but dans le logiciel de contrôle.

Boucler le parcours consiste à survoler la ligne d'arrivée physique dans un sens ou l'autre ou au moins se poser dessus.

Le premier contact physique du parapentiste ou de son équipement avec le sol définit le lieu de posé. Les juges de ligne contrôlent cette arrivée. Le passage latéral de la ligne est contrôlé par le GPS (ligne virtuelle de 200m de chaque côté du milieu de la ligne physique.)

Si la ligne de but n'a pas été mise en place avant l'arrivée du premier pilote, ou ambiguë (positionnement, axe) , le cylindre de 200 m de rayon sera utilisé.

6.6.2 Cylindre d'arrivée de 200m

Rayon de 200m placé autour de la balise GPS servant à définir l'arrivée annoncée au briefing. (Déconseillé lorsque l'utilisation d'une ligne physique est possible).

6.7 HEURE D'ARRIVEE – ARRET DU CHRONOMETRE

L'heure d'arrivée est calculée par le logiciel de contrôle à la seconde près lors du franchissement du but en temps qui peut être :

- la ligne d'arrivée
- un cylindre de 200m (arrivée en cylindre de 200m)
- un cylindre de rayon supérieur à 200m annoncé lors du briefing. Dans ce cas, l'arrivée en temps est dissociée de l'arrivée au but, mais la validité de la mesure du temps est conditionnée au franchissement du but en distance (ligne ou cylindre comme défini ci-dessus).

6.7.1 Ajustement de l'ordre d'arrivée calculé par le GPS :

Lorsque plusieurs pilotes franchissent la ligne quasi simultanément l'ordre d'arrivée des pilotes déterminés par le GPS peut être faux.

Deux pilotes concernés par une telle inversion peuvent demander la correction manuelle de leur ordre d'arrivée. La demande doit être effectuée par les deux pilotes. Ce dispositif n'est valable que pour des pilotes dont l'ordre d'arrivée se situe entre la première et la cinquième place de la manche.

6.8 OFFICIALISATION DES PERFORMANCES

6.8.1 POINTAGE SPORTIF

Chaque pilote **est responsable de son pointage sportif qui consiste fournir la trace GPS dans les délais prévus.**

L'absence de pointage sportif entraîne 0 à la manche.

6.8.2 VALIDATION DES MANCHES

Seuls sont pris en compte les pilotes concourant pour le classement réel de la compétition.

Le nombre de pilotes doit être au moins égal à 10.

Seule une manche par jour peut être validée.

6.8.3 AFFICHAGE DES RÉSULTATS

L'organisateur doit prévoir et annoncer l'heure officielle des résultats et le lieu. Cet affichage doit être effectué le plus rapidement possible.

6.8.4 RÉCLAMATIONS

Les réclamations pour une épreuve doivent être présentées par écrit auprès du directeur d'épreuve dans un délai de deux heures après l'affichage des résultats provisoires. Ce délai peut être ramené à 30 mn le dernier jour de la compétition.

Le directeur d'épreuve s'informe, prend en compte toutes les dispositions et les éléments nécessaires et rend au plus vite une décision. Il peut consulter l'avis du DT pour prendre sa décision. Cette décision doit être rendue par le DE dans un délai suffisamment rapide pour que de nouveaux résultats provisoires après réclamation puissent être affichés au maximum 24h après les premiers résultats provisoires.

6.8.5 PROTESTATIONS OFFICIELLES

En cas de réclamation refusée par le DE, le pilote peut déposer, dans les deux heures qui suivent [l'affichage des résultats](#) une protestation officielle auprès du jury.

Le jury se prononce avant la proclamation des résultats et transmet sa décision à la commission compétition (via le formulaire informatique de compte-rendu d'épreuve).

Si les procédures normales n'ont pas pu être suivies (ex : non-proclamation des résultats à l'issue de la compétition), les réclamations et les protestations officielles restent valables avec un délai d'une semaine à partir de la publication des résultats sur le site web FFVL.

La procédure a alors lieu par courrier électronique avec le DE, puis le DT, les responsables régionaux et la commission compétition

6.8.6 RÉCLAMATIONS A LA COMMISSION

Après avoir déposé une réclamation puis une protestation, un pilote peut saisir directement la commission compétition Parapente. Cette saisie devra être faite au maximum une semaine après la réponse du Jury de l'épreuve.

Un pilote ne pourra plus contester le résultat d'une compétition quel qu'en soit le motif, HUIT jours après publication des résultats de la compétition sur le site Internet de la FFVL parapente.ffvl.fr

6.8.7 VALIDATION DES COMPETITIONS

Les compétitions (définition des manches, résultats, délibérations du jury) sont validées par la commission compétition FFVL, qui délègue cette tâche :

- en B et B-access, au responsable régional
- en A, au responsable national
- pour les Championnats de France, au Délégué Technique.

Pour être validées, les compétitions :

- doivent s'être déroulées conformément au présent règlement
- avoir fait l'objet d'un compte rendu en ligne détaillé de la part de l'organisateur (avec fourniture des éléments informatiques obligatoires ou demandés par la personne en charge de la validation
- avoir fait l'objet d'un compte rendu en ligne détaillé de la part du délégué technique

6.9 RÈGLES DE L'AIR

Les pilotes doivent respecter les règles de priorité en usage et les règles du vol à vue

6.9.1 VOL ET NUAGES

Un pilote vole dans un nuage à partir du moment où une partie de sa voile ou de lui-même disparaît de la vue d'autrui.

Cela peut être constaté par des personnes compétentes, mandatées par l'organisateur de l'épreuve ou par d'autres compétiteurs engagés dans la manche.

Si un groupe de pilotes témoigne d'une manière crédible et concomitante sur un cas de tricherie par vol dans les nuages, une sanction pourra être prononcée contre le fautif par le directeur d'épreuve.

Le GPS pourra être utilisé dans le traitement du vol dans les nuages.

Seront sanctionnées, toutes les attitudes de vol délibérées qui ont favorisé leur auteur, il s'agit en particulier des gains d'altitudes et des traversées horizontales au travers de nuages compacts faisant obstacle.

6.9.2 RESPECT DES REGLES DE L'AIR

Rappel : Tout usager de l'espace aérien est entièrement responsable de son vol et de ses sources d'information.

Une information officieuse est donnée aux pilotes par l'organisateur : état d'activation des espaces aériens classés et réglementés, activité particulière renseignée par NOTAM (parachutages, voltige avion, autre compétition aérienne ...). Cette présentation [pourra s'appuyer sur les cartes aéronautiques de l'étage inférieur et de l'étage moyen](#).

La liste des balises GPS peut contenir des points aéronautiques remarquables comme le bord d'une TMA (par exemple balises TMA106, TMA 107).

Dans le cadre du respect de l'espace aérien, le DE peut définir des zones interdites pour privilégier une application simplifiée de la réglementation aérienne, sous la forme de cylindre autour des balises (même si cela déforme légèrement la zone à respecter, en moins ou en plus)

En cas de dépassement INVOLONTAIRE d'altitude limite, fixée à l'avance par le DE, [ou en cas de vol à proximité d'une masse nuageuse pouvant le faire disparaître de la vue d'autrui verticalement ou horizontalement](#), le pilote s'auto sanctionne en s'éloignant de sa prochaine balise, en toute sécurité.

Une fois redescendu en dessous de l'altitude limite, il devra enregistrer sur sa trace GPS un point nécessairement plus loin que son point d'entrée dans la tranche interdite. S'il n'a pas ce point, [le pilote est sanctionné \(voir chapitre sanctions\)](#).

6.10 ACCEPTATION DES RÈGLES, SANCTIONS

Tout compétiteur dont le comportement sportif, l'attitude verbale ou physique sera jugée par le Jury déloyale ou abusive, sera éliminé de la compétition. Il pourra en outre encourir des sanctions de la FFVL pouvant aller jusqu'à l'exclusion définitive.

Par le fait de son engagement, chaque pilote adhère sans restriction au présent règlement, lequel remplace celui de l'année précédente. Entrée en vigueur dès parution de ce règlement.

	1ère constatation avérée	Récidive au cours de la saison
Retard de pointage sécurité ou absence de pointage sécurité ou absence non signalée à une manche n'ayant pas entraîné de conséquences graves.	-100	0 points
Absence de pointage sécurité grave (Le pilote ne pointe pas, est injoignable par négligence, déclenchement de recherches)	Elimination de l'épreuve	
Tricherie avérée (redécollage, traces produites ou rectifiées au sol,...). Autres tricheries	Elimination de l'épreuve + rapport à la CCP	
Refus de se soumettre à un contrôle anti-dopage ou contrôle positif	Elimination de l'épreuve, sanctions prévues par la législation en vigueur	
Absence constatée au décollage : de parachute de secours, de casque ou de radio	Exclusion du pilote de la manche	
Absence de parachute de secours, de casque ou de radio (constatée à posteriori de la manche).	-100	Exclusion du pilote tant qu'il n'est pas en règle.
Non respect de l'espace aérien légal. Vol dans les nuages avec « profit sportif » direct	0	Elimination de l'épreuve
Vol en dehors des zones autorisées de la manche telles que définies sur le panneau de briefing (et sans auto-pénalisation du pilote, explicite sur la trace GPS).	posé au point de l'infraction.	0
Vol involontaire dans les nuages non signalé lors du pointage (et sans auto-pénalisation du pilote, explicite sur la trace GPS).	posé au point de l'infraction.	0

La notion de récidive est évaluée par le DE (si il en a connaissance), ou par la commission compétition (dans tous les cas).

Les sanctions (1ere sanction ou récidive) sont signalées à la commission compétitions dans le rapport du DE et du DT, qui pourra décider de sanctions complémentaires en cas de récidives répétées.

7 CHAMPIONNATS DE PARAPENTE

7.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE

7.1.1 PARTICIPANTS

Sont qualifiés pour le championnat de France 2010 les pilotes classés en A

Seront qualifiés pour le Championnat de France 2011:

- ❖ 3 pilotes par régions (selon des modalités définies par les classements de région – soumise pour validation à la commission compétition) -
- ❖ 10 pilotes féminines (dont celles sélectionnées par les régions ci dessus) dans l'ordre du Classement Permanent).
- Les autres pilotes sont déterminés par leur ordre au classement Classement Permanent du 31/12 de l'année précédent le CdF
- Condition nécessaire pour l'ensemble des pilotes : faire partie des 200 premiers du Classement Permanent

La FFVL peut inviter 2 pilotes. L'organisateur peut inviter 3 pilotes. Les pilotes invités et les pilotes étrangers participent en OPEN.

7.1.2 VALIDATION

La formule de scoring du Championnat de France est la **formule GAP** présente dans la dernière version de Cargol disponible pour l'épreuve

Si le cumul des points attribués aux vainqueurs de manches est inférieur à 1500 points, le classement **Permanent** à la veille de l'épreuve sera ramené à 1000 points constituant une manche ajoutée au total de chaque pilote.

(Dans le cas d'un championnat en début de saison avec très peu de manches A déjà validées ou d'une prévision de championnat très défavorable (probabilité de moins de 1000 pts ou d'annulation complète) des solutions de crise pourront en dernier lieu être anticipées par la commission compétition (par exemple : utilisation de compétitions ultérieures)

7.1.3 TITRES EN JEU

le premier pilote de nationalité française en tête du classement général final de la compétition constituant le championnat de France Parapente sera sacré CHAMPION DE FRANCE DE PARAPENTE.

la première féminine de nationalité française du classement général final de la compétition constituant le championnat de France Parapente sera sacrée CHAMPIONNE DE FRANCE DE PARAPENTE.

7.2 CHAMPIONNATS DE FRANCE DES JEUNES DE - 21 ANS

7.2.1 GÉNÉRALITÉS

Les commissions Compétitions Parapente et Jeunes de la FFVL organisent conjointement la **“le championnat de France Parapente Jeunes de moins de 21 ans”**.

7.2.2 PARTICIPANTS

7.2.2.1 Pilotes admis

Pourront participer au Championnat de France de Parapente des Jeunes de moins de 21 ans, les pilotes inscrits sur le circuit national ou régional, ayant moins de 21 ans au 1er janvier de l'année en cours.

7.2.2.2 Pilotes qualifiés pour la compétition

Les pilotes classés en série **A**, n'appartenant pas au Groupe Haut Niveau

Les pilotes classés en série **B** ayant marqué au moins 400 points au classement B.

7.2.3 VALIDATION & TITRES EN JEU

7.2.3.1 Validation

Si le cumul des points attribués aux vainqueurs de manches est inférieur à 1500 points, les 3 meilleures manches de nationale A ou B des pilotes inscrits seront ajoutées à leur score.

Les points acquis dans les manches A sont affectés d'un coefficient de 1,3.

7.2.3.2 Titres en jeu

Le pilote en tête du classement général final du Championnat de France Parapente des Jeunes de moins de 21 ans de nationalité française sera sacré "CHAMPION DE FRANCE DE PARAPENTE des JEUNES de MOINS de 21 ANS".

La première féminine du classement général final du Championnat de France Parapente des Jeunes de moins de 21 ans de nationalité française sera sacré "CHAMPIONNE DE FRANCE DE PARAPENTE des JEUNES de MOINS de 21 ANS".

7.2.3.3 Divers

Championnat de France Jeune : les deux meilleures manches produites par chaque jeune pilote admis seront prises en compte pour le classement B.

7.3 COUPE DE FRANCE DE PLAINE

7.3.1 PARTICIPANTS

Le nombre de pilotes (A et B) participant à la Coupe de France de Plaine est de 40 lors d'une finale sur site et de 30 lors d'une finale au treuil. Cette limite peut être dépassée si l'organisateur juge que la capacité d'accueil de son site le permet.

7.3.1.1 Participation des pilotes B

Tous les pilotes B, de quelque région qu'ils soient, peuvent se qualifier pour la Coupe de France de Plaine. Pour cela ils doivent disputer des compétitions comptant pour le classement plaine, à savoir les compétitions B « plaine » (notées « PL ») et/ou les compétitions B « assimilées plaine » (ex : « EV/PL » ou « PY/PL » ...) de l'année en cours.

La participation d'un pilote à la Coupe de France de Plaine est déterminée par sa position au classement plaine, 2 semaines avant la dite finale. Ce classement prend en compte les 4 meilleures manches de chaque pilote.

Les 32 premiers pilotes de ce classement lors d'une finale sur site et les 22 premiers pilotes de ce classement lors d'une finale au treuil sont qualifiés pour la finale.

En cas de désistement, les pilotes classés aux places suivantes sont prioritaires dans l'ordre de leur classement. Afin de promouvoir la compétition chez les femmes, 2 de ces places pourront leur être réservées en cas de demande, à condition qu'elles aient marqué des points au classement plaine de l'année en cours.

7.3.1.2 Participation des pilotes A

Un quota fixe de 8 places est réservé aux pilotes A lors de la finale, que la compétition ait lieu sur site ou au treuil.

Pour l'attribution des places au sein de ce quota, la priorité est donnée dans l'ordre :

1/ Aux pilotes A licenciés dans la région plaine, à condition de s'être inscrit dans les délais impartis (Internet ou lettre + chèque). Ceci dans la limite du quota. L'ordre de priorité entre ces pilotes est donné par le classement permanent « A » à l'issue du 2e week-end de Juillet.

2/ Aux pilotes A, licenciés dans une autre région de vol, à condition de s'être inscrit dans les délais impartis (Internet ou lettre + chèque). Toujours dans la limite du quota. L'ordre de priorité entre ces pilotes est donné par le classement permanent « A » à l'issue du 2e week-end de Juillet.

Tous les pilotes (A ou B) désirant participer à la finale doivent impérativement se pré-inscrire (Internet ou lettre + chèque), au plus tard 2 semaines avant l'épreuve.

Inscriptions tardives

A J-7 de la finale s'il reste encore des places toutes les demandes, qu'elles émanent de pilotes A ou de pilotes B, et de quelque région qu'ils soient, seront traitées à égalité dans l'ordre des demandes. Les pilotes seront alors inscrits ou intégrés à la liste d'attente.

7.3.2 DEROULEMENT, VALIDATION & TITRES EN JEU

7.3.2.1 Déroulement et validation

La compétition se déroule sur une semaine et sur 7 manches maximum. Elle est validée si 2 manches au moins ont pu être courues.

La compétition peut se dérouler sur SITE NATUREL, au TREUIL ou être un COMBINÉ des deux types de décollage.

Dans le cas des compétitions au TREUIL, afin de pallier au maximum l'aléatoire induit par ce type de décollage (le créneau de décollage ne peut être choisi) il est procédé à un gommage des moins bonnes manches de chaque pilote. UNE manche est gommée à partir de 3 manches validées. 2 manches sont gommées à partir de 5 manches validées.

Dans le cas des compétitions COMBINÉES et toujours afin de pallier au maximum l'aléatoire induit par le décollage au treuil, il est également procédé à un gommage des moins bonnes manches de chaque pilote. UNE manche (site ou treuil) est gommée à partir de 3 manches validées (dont au moins une au treuil). 2 manches sont gommées (site ou treuil), à partir de 4 manches validées au treuil.

Ce système de suppression de manches est résumé sur le tableau en annexe.

En cas de compétition sur SITE NATUREL aucune manche n'est gommée.

7.3.2.2 Titres en jeu

le pilote en tête du classement général final sera sacré "VAINQUEUR DE LA COUPE DE FRANCE DE PLAINE"

la première féminine du classement général final sera sacrée "VAINQUEUR DU CLASSEMENT FEMININ DE LA COUPE DE FRANCE DE PLAINE".

la ligue en tête du classement général final sera sacrée "VAINQUEUR PAR EQUIPE DE LA COUPE DE FRANCE DE PLAINE"

7.3.2.3 Annulation de la coupe ou non validation

En cas d'annulation ou de non-validation de l'épreuve, aucun titre ne sera décerné.

8 LES CLASSEMENTS

8.1 Classement Permanent

Le Classement Permanent classe l'ensemble des compétiteurs parapente FFVL.

8.1.1 Formule de calcul

Le principe est d'évaluer la performance d'un pilote en fonction de la valeur des autres pilotes présents sur la même manche. La formule complète est disponible en annexe.

Les dix meilleures manches dans les 3 ans précédents (à la date du classement) sont prises en compte, mais leur valeur décroît progressivement pendant les trois ans.

Entrent dans le Classement Permanent :

- toutes les manches courues selon le présent règlement (quelle que soit leur série A, B, B access, autres compétitions, ...)
- les vols CFD (voir ci dessous)
- toutes les manches des compétitions inscrites au calendrier FAI « Paragliding XC » (voir ci dessous).

8.1.2 Manches CFD pour le Classement Permanent

Les vols CFD validés avec trace GPS, sont pris en compte dans le classement Permanent. Chacun compte pour une manche, calculée par région CRD et par saison CFD. Ces CRD sont définies dans le règlement CFD.

La conversion des points CFD en points compétition est effectuée proportionnellement, la valeur maximale de 1000 correspondant à la plus grande valeur entre 100 et la moyenne des trois meilleures performances en points déclarées avec GPS dans cette région.

Nota : un pilote peut participer à autant de CRD qu'il le souhaite (pas nécessairement uniquement celle de sa région).

Exemple de calcul : sur une région, les 3 meilleurs vols sont 200, 150 et 100 pts CFD. La moyenne vaut 150. donc le pilote dont le meilleur vol fait 80 pts a $80/150 \times 1000 = 533$ pts compet.

Les manches CFD sont mises à jour mensuellement et prises en compte dans les Classement Permanent entre le 1er février et le 1er septembre.

8.1.3 Déclarations des manches de compétitions FAI

Pour être prises en compte dans le Classement Permanent, les manches courues dans les compétitions FAI doivent être déclarées par les pilotes sur le site compétition de la FFVL dans un délai maximum de 30 jours après la compétition, et avant la fin de la saison.

8.2 CLASSEMENT NATIONAL A

Les vainqueurs masculin et féminin du classement National A seront récompensés du titre « **vainqueur de la Coupe de France** ».

8.2.1 Pilotes classés

8.2.1.1 2010

Tous les pilotes de série A (déterminés selon le règlement 2009) participent au Classement National A.

8.2.1.2 2011

Tous les pilotes participant à au moins 3 manches de compétition A participent au Classement National A.

8.2.2 Formule de classement

Le classement A est établi sur l'année civile.

Le classement est basé sur le cumul des points des meilleures manches réalisées par le pilote dans les compétitions A (hors championnat de France).

Le nombre de manches prises en comptes est la moitié, arrondie à l'entier supérieur, du nombre de manches sur 1000 courues sur les compétitions A dans l'année civile (hors championnat de France), avec un maximum de 5.

8.3 CLASSEMENT NATIONAL B

8.3.1 Pilotes classés

8.3.1.1 2010

Sont classés en **national B**, tous les pilotes ayant une licence-compétiteur et non classés en national A.

8.3.1.2 2011

Tous les pilotes participant à au moins 3 manches de compétition B participent au "**Classement National B**".

8.3.2 Formule de classement

Le classement est basé sur le cumul des points des 5 meilleures manches réalisées par le pilote dans les compétitions B.

8.4 CHAMPIONNATS REGIONAUX DE PARAPENTE

8.4.1 GÉNÉRALITÉS

Les ligues regroupées géographiquement au sein des « régions de compétition » sont invitées à organiser des championnats régionaux **à l'intention de leurs pilotes**.

Ces championnats sont sous le contrôle des commissions régionales des compétitions parapente et des présidents des ligues concernées.

Selon les modalités de chaque championnat, les titres suivants seront délivrés :
CHAMPION RÉGIONAL XXX DE PARAPENTE pour le premier pilote masculin
CHAMPIONNE RÉGIONALE XXX DE PARAPENTE pour la première pilote féminine

8.4.2 DEFINITION GEOGRAPHIQUE DES REGIONS

Ces régions de compétition sont constituées géographiquement de manière à former des ensembles cohérents au niveau sportif. Elles ne correspondent donc pas nécessairement au découpage administratif des ligues.

	Région sportive	Composition
AN	Alpes du Nord	ligue Rhône-Alpes, sauf les départements de la Loire et de l'Ardèche
AS	Alpes du Sud	Ligue PACA
EV	Est Vosges	Liges d'Alsace, Bourgogne Franche-Comté, Champagne-Ardenne et Lorraine
MC	Massif Central	Départements Allier, Ardèche, Aveyron, Cantal, Hérault, Haute-Loire, Loire, Lozère, Gard, Puy de Dôme
PL	Plaine	Liges Bretagne, Haute Normandie, Limousin Poitou Charente, Nord, Normandie, Paris Ile de France, Pays de la Loire
PY	Pyrénées	ligue Aquitaine, ligue Midi-Pyrénées (sauf département de l'Aveyron), départements Pyrénées orientales et Aude.
CO	Corse	Ligue de Corse
NC	Nouvelle-Calédonie	Ligue de Nouvelle-Calédonie
PO	Polynésie	Ligue de Polynésie
RE	Réunion	Ligue de la Réunion

Les compétiteurs participent à l'un de ces championnats de région en fonction de l'appartenance de leur club à une de ces régions sportives. Le club pris en considération est celui de leur licence FFVL de l'année.

8.4.3 Championnat régional "Alpes du Nord"

Participent au **Championnat Régional ALPES DU NORD de parapente** les pilotes et ayant réalisé au moins 3 manches dans la région ALPES DU NORD.

Formule de championnat

Le classement final sera déterminé pour chaque pilote par la somme des 5 meilleures manches courues sur le circuit NATIONAL B.

Informations : <http://www.lravl.ffvl.fr>

8.4.4 Championnat régional « ALPES du SUD »

Formule de championnat constituant la « finale » et le classement en série régionale :

Un classement sera établi après la dernière compétition régionale inscrite au calendrier de la FFVL.

Ce classement prendra en compte les N meilleurs manches validées dans la ligue PACA incluant éventuellement un nombre déterminé de manches Joker.

Une manche Joker, c'est une manche validée dans une autre ligue que PACA ou une manche OPEN du circuit national A.

N est la plus petite valeur des deux conditions suivantes:

- N est inférieur ou égal à 5.
- N = 50 % des manches validées dans la ligue PACA, arrondies à l'entier inférieur avec une manche/jour maximum.

Nombres de manches Joker:

- Si N est inférieur ou égal à 2, seule une manche Joker est prise en compte
- Si N est supérieur ou égal à 3, 2 manches Joker sont prises en compte.

8.4.5 Championnat de la région "Est-Vosges"

Le classement est effectué sur les N meilleures manches validées dans la région sportive Est-Vosges incluant éventuellement une manche JOKER*.

N est défini par la plus petite valeur:

- N est inférieur ou égal à 5
- N = 50 % des manches validées en Est-Vosges arrondi à l'entier supérieur avec une manche/jour maximum.

(*) Le joker : c'est une manche validée dans une autre région, ou une manche OPEN du circuit national A ou de la Coupe du Monde ou d'une épreuve FAI ou de la Coupe de France de Plaine. Si N vaut au moins 3, alors la manche joker sera comptabilisée. A charge pour le compétiteur de déclarer cette manche sur le site internet ffvl

Les titres sont décernés après la dernière compétition B métropolitaine du calendrier.

Informations : <http://lavl.free.fr>

8.4.6 Championnat régional " Massif Central "

Formule de championnat

Toutes les compétitions validées dans la région Massif Central sont prises en compte. Un classement sera effectué entre tous les compétiteurs prenant en compte les 5 meilleures manches validées. En outre, 2 manches extérieures à la région (en national A ou B), pourront se substituer aux deux plus mauvaises manches.

Informations : parapente.ffvl.fr/competition

8.4.7 Championnat régional "Plaine"

Tous les pilotes de la région PLAINE peuvent participer, quelle que soit leur série A ou B.

Formule de championnat

Le classement prend en compte les 5 meilleures manches réalisées par un pilote et inscrites au calendrier PLAINE (compétitions dans la région PLAINE, notées « PL » et dans d'autres régions dont certaines sont assimilées à des manches de plaine, notées par ex EV/PL, ou MC/PL dans le calendrier). Ce calendrier inclut la coupe de France de Plaine. En outre, 2 manches B extérieures à la région, ou 1 manche extérieure B et 1 manche du type CFD, A ou internationale pourront être prises en compte.

La date butoir pour le classement final régional, et le passage en A, est celle de la dernière compétition du calendrier PLAINE (les manches extérieures B réalisées au-delà de cette date ne seront pas prises en compte).

Informations : parapente.ffvl.fr/competition

8.4.8 Championnat régional "Pyrénées"

Tous les pilotes de la région PYRENEES peuvent participer, quelle que soit leur série A ou B.

Formule de championnat

Toutes les compétitions A ou B validées dans la région "Pyrénées" sont prises en compte, y compris la manche CFD "Pyrénées". Un classement sera effectué entre tous les compétiteurs prenant en compte les 5 meilleures manches validées. En outre, 2 manches A ou B extérieures à la région pourront se substituer aux deux plus mauvaises manches.

8.4.9 Classement Régional B de la Réunion et Championnat de la Réunion

Pourront participer au Classement Régional B de la Réunion, les pilotes possédant une licence compétiteur dans un club affilié au sein de la Ligue de Vol Libre de la Réunion. Seuls les pilotes B seront classés. Les pilotes A pourront participer mais seront classés en Open.

Pourront participer au Championnat de la Réunion, les pilotes possédant une licence compétiteur dans un club affilié au sein de la Ligue de Vol Libre de la Réunion, et qui seront sélectionnés pour participer à la World Cup Series qui se déroulera à la Réunion du 6 au 10 Novembre 2009 (pilotes A + 10 meilleurs pilotes B du Classement Régional B de la Réunion à la date du 19 Octobre 2009 + 10 Wild Cards à discrétion du CROCVL).

Modalités de classement

Le classement Réunion prend en compte les 5 meilleures manches régionales B de chaque pilote validées à la Réunion, l'une pouvant être la manche CFD Réunion.

Le Championnat de la Réunion prend en compte les 4 meilleures manches de la WCS.

Le classement Réunion prend en compte les 5 meilleures manches validées par la commission régionale des compétitions de parapente.

Titres délivrés

- Le titre de Champion de la Réunion sera délivré lors de la cérémonie de clôture de la WCS.
- Les autres différents titres seront délivrés lors de la remise des prix de la Ligue de Vol Libre de la Réunion."

Informations : <http://www.ligue-reunion.ffvl.fr/>

8.4.10 Autres championnats régionaux

Contactez les responsables régionaux concernés pour connaître les règlements spécifiques.

9 DIVERS

9.1 LUTTE CONTRE LE DOPAGE

Comme toutes les autres disciplines sportives, notre activité est soumise par la Loi Française aux règles de la lutte contre le dopage. Il s'ensuit que des contrôles peuvent être effectués soit au cours d'une compétition (A ou B, Open ou amicale), soit au cours d'entraînements.

La demande peut émaner :

- du Président de la FFVL auprès du Ministère de la J & S,
- d'un Président de Ligue auprès de la Direction Régionale de la J & S,
- directement des services Jeunesse et Sports.

Les athlètes contrôlés peuvent être les premiers du classement général provisoire, et/ou soit tirés au sort.

Si un contrôle anti-dopage est en cours et si vous figurez sur la liste des pilotes à contrôler, vous devez vous rendre auprès du médecin désigné par la J & S 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 3 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.

9.2 LICENCE F.A.I.

Indispensable si vous devez participer à certaines compétitions inscrites au Calendrier de la F.A.I. (Championnat du Monde ou d'Europe).

Indispensable si vous désirez faire partie du classement mondial maintenu par le CIVL qui est calculé selon les meilleurs résultats des compétitions <catégorie 1> et « catégorie 2 ».

L'inscription aux Coupes du Monde ne nécessite pas de licence FAI, néanmoins, les Coupes du Monde étant des épreuves de catégorie 2 CIVL, votre résultat sur ces épreuves ne sera retenu pour le classement CIVL que si vous êtes titulaire d'une licence FAI.

La FFVL recommande aux pilotes participant aux épreuves A et aux épreuves internationales de catégorie 2 de demander une licence FAI. La participation des meilleurs pilotes français à ce classement international renforce le rang de la France dans le classement des nations et influe directement sur les places réservées aux Français durant les Championnats du Monde.

Pour l'obtenir (cette carte est gratuite) adresser à la FFVL :

- demande de licence FAI <http://parapente.ffvl.fr/licenceFAI>
- photocopie de votre licence FFVL de l'année en cours
- 2 photos d'identité (première demande)

9.3 Classement sélectifs pour le circuit Coupe du Monde

Le Classement Permanent et le classement du championnat de France sont transmis par la FFVL pour servir de référence pour la sélection en Coupe du Monde.

1. ANNEXE 1 : LISTE “ESPOIRS”

9.4 GÉNÉRALITÉS

Les pilotes Espoirs n'ont pas le statut de haut niveau mais peuvent bénéficier d'aides des régions. Ils doivent s'adresser à leur Président de Ligue ainsi qu'aux responsables Compétitions Parapente de leur Ligue.

9.5 CRITÈRES D'INSCRIPTION SUR LA LISTE “ESPOIRS”

- Etre âgé au maximum de 26 ans
- Etre classé sur le circuit national A (hors Groupe France) ou être classé dans les 200 premiers au classement Régional B. Le quota maximum fixé en accord avec le Ministre des Sports est de 50 pilotes (Delta et Parapente confondus).

La liste annuelle est arrêtée sous le contrôle de la DTNe sur proposition des entraîneurs de ligue.

9.6 RÔLE DES LIGUES

Les Ligues ont à ce niveau un rôle important à jouer en ce qui concerne :

- l'entraînement et le suivi des pilotes Espoirs qui sont potentiellement les futurs membres du Collectif France,
- l'aide financière directe ou indirecte. Il existe des lignes budgétaires aux conseils régionaux. Il faut que les Présidents des Ligues démarchent ces organismes...

9.7 LISTE DES PILOTES AYANT LE STATUT “ESPOIRS”

Cette liste sera remise aux Présidents de Ligue auprès de qui les pilotes pourront s'informer.

9.8 PILOTES ESPOIRS S'ENTRAÎNANT DANS UNE AUTRE LIGUE

Suite à la décision prise à l'assemblée générale des Présidents de Ligue (20 et 21 nov 99), une ligue pourra faire héberger un de ses pilotes dans une autre ligue pour son entraînement, en finançant cette prise en charge à hauteur de 381 €/an.

10 ANNEXE 2 : MODALITES DE SURCLASSEMENT

10.1 Demande de surclassement

Toutes les demandes de surclassement doivent être faites pour une année civile auprès de la fédération qui la transmettra, pour décision concertée, à la commission médicale, à la commission compétition et à la direction technique nationale

Joindre à la demande :

- photocopie de la licence du junior,
- autorisation des parents,
- dates de passage des épreuves pratiques et théoriques du Brevet de Pilote Confirmé,
- carnet de vols (celui-ci sera retourné après consultation),
- le curriculum vitae du pilote tuteur et son engagement à suivre le jeune lors des compétitions auxquelles il sera inscrit..
- avis motivé du président de la ligue.
- certificat médical du médecin autorisant expressément le sur-classement et la pratique en compétition.
- • Le dossier médical détaillé dans le document « surclassement en compétition des moins de 18 ans ». (<http://federation.ffvl.fr/documents-medicaux-pour-prendre-votre-licence>)

(Lors de la première demande un certain nombre d'éléments médicaux et sportifs sont demandés. Ils ne le seront pas nécessairement l'année suivante).

Le sur-classement est délivré par le Président de la Commission Compétition après avis motivé de la Direction Technique Nationale.

Une fois délivré, le surclassement est constaté par la délivrance de la licence compétiteur. Le « tuteur », sera désigné nominativement auprès de la FFVL et suivra le jeune lors de ses compétitions.

10.2 RETRAIT DU SUR-CLASSEMENT

Un jeune qui ne montre pas une maturité suffisante lors des compétitions auxquelles il aura pris part, peut se voir retirer son sur-classement.

10.3 PILOTES MINEURS ENCADRES PAR UNE STRUCTURE

Tous les pilotes mineurs appartenant au Pôle Espoir de Font Romeu ont automatiquement la dérogation pour participer aux compétitions de catégorie Nat B dans la mesure où ils sont encadrés par le pôle. S'ils désirent participer aux compétitions en dehors du Pôle, ils doivent se conformer au règlement décrit ci-dessus.

Les pilotes mineurs appartenant à une équipe de ligue ou de club, dans le cadre des activités de la structure peuvent bénéficier du tutorat de plusieurs personnes de la structure dûment identifiées lors de la demande de dérogation et attestées par le responsable de la structure.

11 ANNEXE 3 : SM SCORING

Le SM scoring définit l'ensemble des formules de calcul employée par la FFVL pour le calcul des points marqués par les pilotes sur ses épreuves A, B ou B access.

Il a été créé par Sylvain Mison qui fut Président de la commission compétition.

Sylvain est décédé lors d'une compétition en 2005.

11.1 OBJECTIFS

Le but du scoring est de tenir compte de la valeur sportive des manches. Ainsi, une manche de 6 km bouclée par le meilleur en 10 minutes n'a pas autant de valeur qu'une manche de 40 km courue en 3 heures, ou même 15 km en 2 heures.

Comme dans la méthode CRAPANZANO, dont le SM Scoring s'inspire, ces manches ne sont pas notées sur une base de 1000 mais sur un nombre de points variant en fonction de la performance réalisée par les meilleurs pilotes. En série A et B le maximum de points est de 1000 points.

La valeur des manches est calculée en fonction de paramètres représentatifs. Il n'est pas nécessaire d'arriver au but pour que la manche soit sur 1000 points.

Le *SM Scoring* a aussi pour but d'inciter les Directeurs d'Epreuves à lancer des manches ambitieuses afin de voler loin et longtemps.

11.2 PARAMÈTRES

Afin de calculer la valeur d'une manche et d'en calculer ainsi les points du premier, le SM Scoring dispose de deux paramètres représentatifs :

- la moyenne des distances parcourues par le premier quart des pilotes.
- le temps mis pour parcourir la manche par le premier pilote au but.

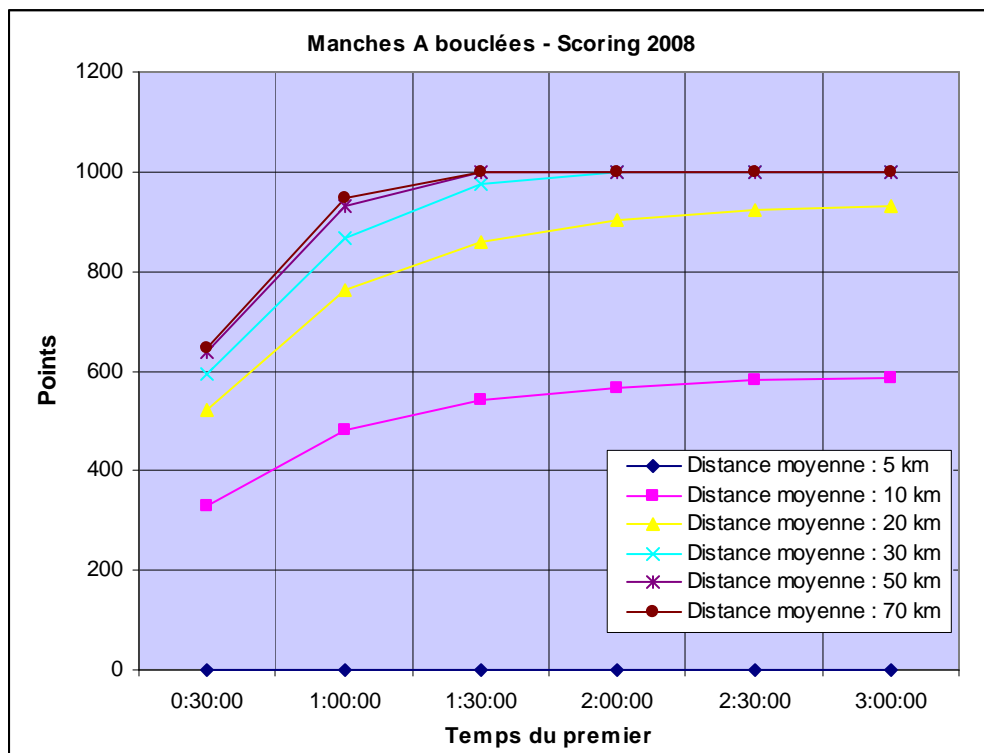
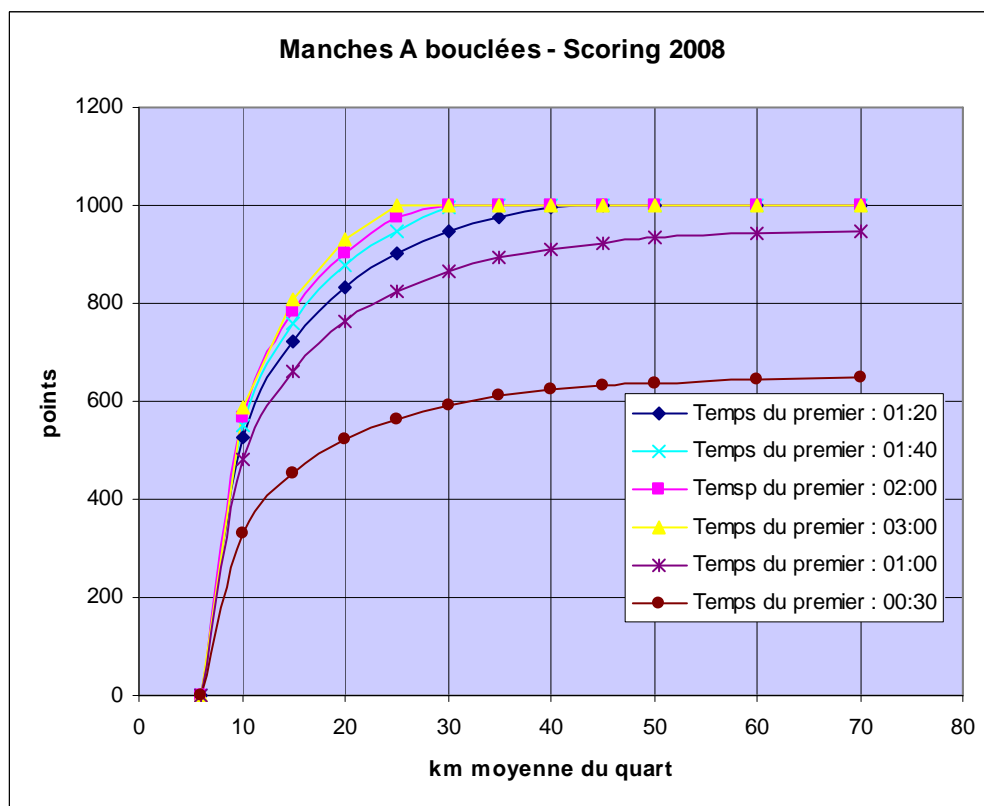
Pour les manches n'ayant pu être bouclées ou pour les distances, ce temps sera calculé en affectant à la distance du premier une vitesse moyenne théorique fixée à 15 km/h.

11.3 COURSE AU BUT

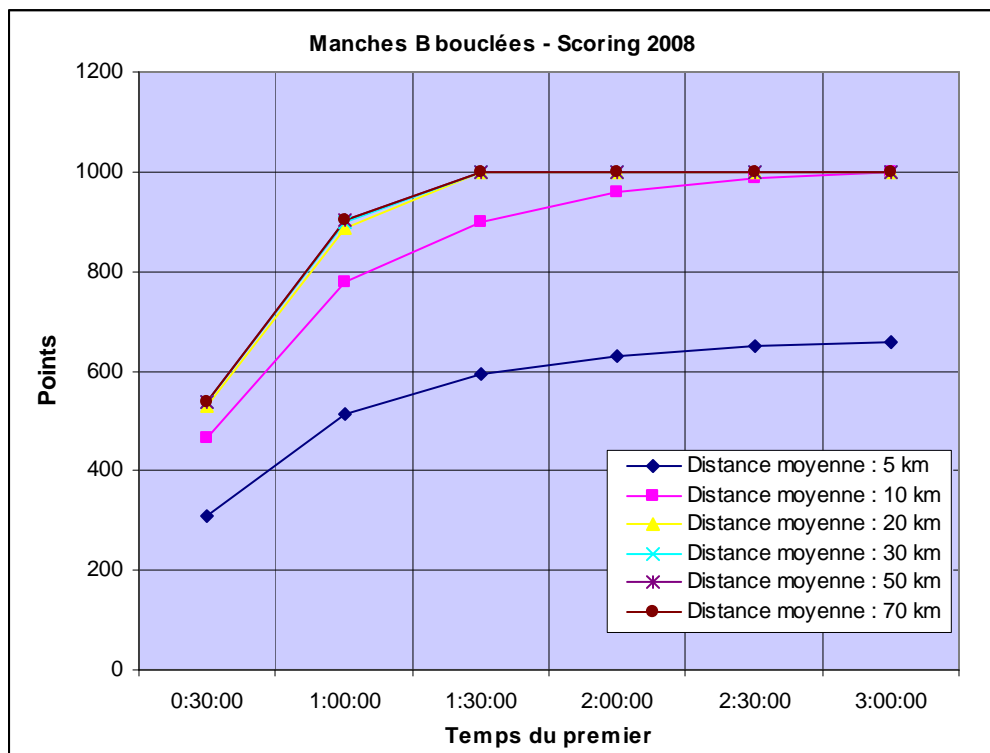
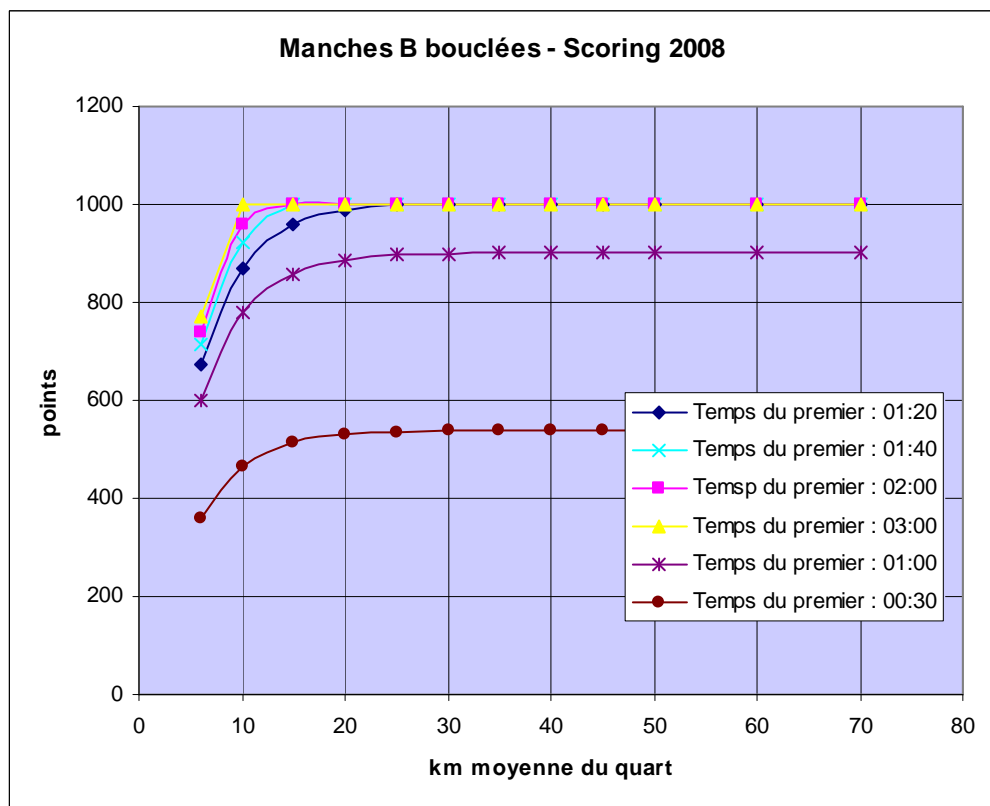
Si le but n'est pas atteint, on se retrouve dans le cas d'une distance.

Voir les diagrammes suivants, traçant pour différentes distances parcourues (40-30-20 km...), la courbe des points attribués au premier en fonction de son temps de vol.

Exemple 1 : Une manche A dont le premier quart des pilotes a parcouru 20 km en moyenne, bouclée par le premier en 1h40 lui attribuera 876 points.



Exemple 1 : Une manche B dont le premier quart des pilotes a parcouru 15 km en moyenne, bouclée par le premier en 1h lui attribuera 850 points.



11.4 TEMPS MINI

Si le but n'est pas atteint, on se retrouve dans le cas d'une distance

Si le but est atteint, on utilisera les règles de la course au but.

11.5 DISTANCES

Afin d'estimer le temps du premier pilote qui rentre en compte dans le calcul des points, SM Scoring divise automatiquement sa distance par une vitesse moyenne théorique fixée à 15 km/h.

11.6 PRECISIONS IMPORTANTES

Le nombre de points du premier est calculé grâce à deux coefficients indissociables :

- la moyenne des distances parcourues par le premier quart des pilotes : cette distance est en général inférieure à la distance totale du parcours. Il convient d'en tenir compte lors du choix du parcours.
- le temps du premier pilote : ce temps devient très pénalisant si le premier pilote boucle en moins d'une heure. A partir d'une heure et quart, son influence diminue fortement.

Pour le choix d'un parcours, si l'on vise une manche entre 800 et 1000 points en B, il faut prévoir une distance suffisante pour que le premier quart dépasse les 15 kms et que le premier ne boucle pas en moins d'une heure 30 mm.

11.7 REDUCTION DES POINTS TEMPS NON UTILISES.

Lorsque la manche est bouclée, on ajuste le maximum des points « distance » attribuables à tous les pilotes qui ne bouclent pas. Cette réduction se fait en fonction des points « temps » du dernier pilote qui boucle. La réduction de cet écart est de 95%.

Dit autrement : l'attribution des points distance à tous les pilotes qui ne bouclent pas, et seulement eux, se fera sur la base de la note « distance » de la manche + 95% des points « temps » du dernier pilote qui boucle. Les points sont attribués proportionnellement à la distance parcourue.

Note : Ce système permet d'éviter les écarts trop importants lors des arrivées massives de pilotes au but en un temps réduit. En exemple : supposons que le dernier pilote qui boucle gagne 200 points « temps ». Le pilote qui pose juste avant la ligne, lui, n'aura pas 200 points d'écart avec ce dernier, mais un peu plus de 10 seulement, puisqu'il couvre la quasi-totalité de la distance.

11.8 FORMULES DE CALCUL

Paramètres variables		A	B	Plaine
Potentiomètre distance	Kdist	6	3	2
Potentiomètre temps	Ktps	20	25	25
Potentiomètre vitesse	Kvit	15	15	15
Etirement temps	Rt	70	75	75
Etirement distance	Rd	32	24	24

Valeurs déduites

**Valeurs mesurées d'une manche:**

- Dist1er** Distance parcourue par le 1er de la manche
Tps1er Temps du premier de la manche (si au but)
Vitesse Vitesse réelle du premier de la manche
Moy1_4 Moyenne des distances du premier quart des pilotes
Pts1er Points obtenus par le premier de la manche

Coefficients calculés d'une manche

- Cd** Note distance de la manche
Ct Note temps de la manche
C Note globale de la manche
NI Nombre de compétiteurs ayant décollé
Ng Nombre de compétiteurs au but
D% Coef distance de la manche
T% Coef temps de la manche
Pa Coef heure de déco du pilote
Pd Points distance
Pt Points temps
P Points totaux
Nb1_4 1/4 des Pilotes décollés
Hmin Heure de déco du premier pilote décollé ou heure ouverture fenêtre si course au but
Hdéco Heure de déco du pilote
T Temps du pilote
P Points du pilote

Méthode de Calcul

Les temps sont en minutes, les distances en Km

- Calcul de NI : nombre de pilotes décollés
- Calcul du nombre de pilotes constituant le premier quart :
Nb1_4 = partie entière (NI / 4)
- Calcul de la moyenne du premier quart des pilotes :
Moy1_4 = somme des distances des Nb1_4 premiers pilotes / Nb1_4
- calcul de la note distance de la manche :
Cd = 1 - Exp((Kdist - Moy1_4) / (sqr(2) * Kdist * R_d / 20))
- Calcul de la note temps de la manche Ct :

Si au moins 1 pilote au but :

$$\mathbf{Ct = 1 - Exp((Ktps - Tps1er / Rt * 98) / 60) ;}$$

Si pas de pilotes au but ou distance :

$$Ct = 1 - \text{Exp}(Ktps / 60 - (Dist1er / Kvit) / Rt * 98);$$

- Calcul de la note globale $C = 1175 * \text{Racine}(Cd * Ct)$
- Calcul du coef distance de la manche : $D\% = 1 - \text{Racine}(Ng / (2 * NI))$
- Calcul de du coef temps de la manche $T\% = \text{Racine}(Ng / (2 * NI))$

Pour chaque pilote :

- Points Temps (si le pilote est au but) :

$$Pt = 1000 * C * T\% * (1 - \text{Sqr}((\text{ratio}_T - 1) / \sqrt{2})) \text{ avec } \text{ratio}_T = T/T1er$$

- Points distance pour les pilotes qui bouclent ou si personne ne boucle :

$$Pd = 1000 * C * D\% * \text{ratio}_D^{(1 - \text{NgsurNI} / 2)} \text{ avec } \text{ratio}_D = \text{Dist}/\text{Dist1er}$$

- Points distance pour les pilotes qui ne bouclent pas et si la manche est bouclée :

$$Pd = (1000 * C * D\% + \text{Ptdqb95\%}) * \text{ratio}_D^{(1 - \text{NgsurNI} / 2)} \text{ avec } \text{ratio}_D = \text{Dist}/\text{Dist1er} \text{ et } \text{Ptdqb95\%} = (\text{Points du dernier qui boucle}) * 95 / 100.$$

- prime au décollage en début de fenêtre (non utilisé actuellement) $Pa = (Hmin / Hdeco) ^ Kdéco$
- Points totaux $P = Pa * (Pd + Pt)$

Si le premier a plus de 1000 on ramène son score à 1000, et celui des autres pilotes proportionnellement.

Les points sont arrondis à l'entier inférieur.

11.9 MANCHE LIBRE

Formule de calcul des points :

$$Km \text{ comptés} = Km * (0,216 * (Km / (Km + m/3)) + 0,592 * (Km / (Km + m/3))^2 + 0,192 * (Km / (Km + m/3))^3) .$$

Km = vrai kilomètres, **m** = Distance du but au lieu de posé.

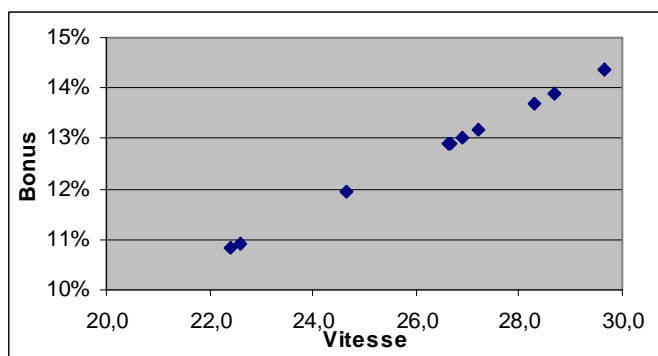
En clair si vous volez 100 Km

m = 0 (au but donc)	m = 25	m = 50	m = 75	m = 100
Km Comptés = 100	Km Comptés = 85	Km Comptés = 74	Km Comptés = 65	Km Comptés = 58

Un **bonus de vitesse** est donné aux pilotes posés au but.

Ce bonus est exprimé en distance.

% bonus = vitesse pilote / moyenne des vitesses / 8.





Et finalement : **Performance = (1 + % bonus)* Km comptés.**

Performance est injecté dans la formule classique de calcul des points

12 ANNEXE 4 : RECORDS PARAPENTE HOMOLOGUES PAR LA F.A.I. & LA F.F.V.L.

Préambule

En Vol Libre, la F.A.I. valide les records du monde suivants (voir Code Sportif Section 7) :

* Distance en ligne droite	*Vitesse sur Triangle de 25 km
* Distance en ligne droite à but fixé	*Vitesse sur Triangle de 50 km
* Distance via un point de virage	*Vitesse sur Triangle de 100 km
* Distance à but fixé et retour	*Vitesse sur Triangle de 150 km
* Distance sur parcours triangulaire	*Vitesse sur aller-retour de 100 km

Ces records se répartissent dans 3 catégories :

- Général ; - Féminin ; - Biplace

L'homologation de ces records (norme FAI) nécessite une très grande rigueur : présence d'un Commissaire F.A.I., instruments ...

Une performance avant d'être homologuée comme record du monde doit en premier lieu être homologuée comme record national. Un record national est une performance effectuée par un pilote Français et pas nécessairement sur le territoire national.

Il est rappelé qu'un record peut-être battu à l'occasion d'une compétition.

Vous pouvez consulter les records du monde sur le site web de la FAI : <http://www.fai.org> et les records français sur le site <http://www.ffvl.fr>

12.1 Meilleure performance française

Dans un souci d'émulation et de prise en compte des vols faits au titre de la CFD, la FFVL définit la notion de meilleure performance. Ce type d'homologation est d'une part moins contraignant en terme de preuves à fournir, d'autre part il permet la prise en compte des vols ne correspondant pas aux critères FAI.

L'aspect spécifique de notre activité nous entraîne à limiter les vols homologables aux vols ayant au moins une balise en France.

Les types de vols possibles:

Distance en ligne droite, Distance avec 1 point de virage, Distance à but fixé, Distance à but fixé et retour, Distance sur parcours triangulaire (FAI)

Vitesse sur triangle (25, 50, 100, 150, 200), sur Aller-retour de 100, 200 km,

Aller-Retour CFD, triangle FAI de type CFD: ces 2 types de vols permettent de prendre en compte les vols ayant des balises de départ et d'arrivée qui peuvent être différentes des extrémités du parcours, mais implique un parcours bouclé !.

Les éléments à fournir pour l'homologation d'une meilleure performance:

Trace GPS: La période d'enregistrement est de 30 secondes maximum autour des balises délimitant le parcours (5 minutes autour de chaque balise).

Si la trajectoire du vol est susceptible de couper une zone aérienne interdite, alors le pilote doit fournir la preuve que la ou les zones d'exclusion ont bien été respectées.

Si le pilote n'a pas d'enregistrement d'altitude, son enregistrement de trace doit montrer qu'il n'a pas pu entrer dans la zone (éloignement horizontal à défaut d'un éloignement vertical).

Si le pilote a un enregistrement d'altitude, le relevé doit montrer le respect des zones aériennes pour les portions considérées.

Cas des buts fixés : fournir une attestation du commissaire témoin.

Conditions de déclarations:

Pour faire homologuer une meilleure performance, il suffit d'accompagner sa demande d'homologation (*disponible sur le site web ffvl*) de la trace GPS du vol sous la forme d'un fichier informatique, et d'avoir déclaré le vol à la CFD nationale. La demande doit être effectuée **dans un délai de 2 semaines après le vol**. La demande d'homologation d'une meilleure performance pourra se faire par internet.

Liste des commissaires nationaux de la FFVL.

Deux maximum par grande région de vol, choisis pour leur déontologie, leur connaissance du vol libre de performance, de l'informatique et des appareils de vol libre et de leur région.

Par défaut, contacter votre responsable régional (voir liste sur le site FFVL)

Grandes régions : Alpes, Jura, Massif Central, Plaine, Pyrénées, Est-Vosges

Pour être commissaire, vous pouvez faire acte de candidature auprès de la Commission Compétition.

12.2 Records et meilleures performances de Ligues.

Les records seront établis dans les mêmes conditions que les meilleures performances nationales, sauf que :

- *La demande d'homologation est à transmettre à la ligue concernée,*
- *les délais d'homologation sont doublés,*
- *seul un licencié de la ligue peut battre un record de sa ligue*
- *L'aspect spécifique de notre activité nous entraîne à limiter les vols homologables aux vols ayant au moins une balise dans la ligue considérée.*
- *Chaque ligue a en charge la gestion de ses propres records !*

12.3 Limite des mesures

Mesure de vitesse: les temps GPS seront pris sans extrapolation sur la trajectoire

Les distances seront mesurées en distance orthodromique, calculée avec un rayon de 6371km "pour la Terre":

12.4 Commissaires FAI (Vol Libre)

Les Commissaires FAI ont pour mission de contrôler et valider les performances pouvant être reconnues par la FAI comme des records Mondiaux ou être reconnues par la FFVL comme des records de France (delta ou parapente).

Pour être commissaire FAI, les conditions suivantes sont exigées :

- 1) posséder la licence FFVL de l'année en cours
- 2) être compétiteur Parapente ou Delta (ou ancien Compétiteur ayant été classé en série au cours des trois années précédentes)
- 3) participer à la CFD (ou l'avoir fait en 2005)

Par dérogation, pourra être candidat à une fonction de Commissaire FAI le licencié FFVL volant, ne possédant pas les points 2) et/ou 3) mais ayant une expérience aéronautique ou assimilée (pilotes d'avions, etc.).

Les demandes pour être Commissaire ou les demandes de renouvellement listes complémentaires sont à adresser à la FFVL. Elles sont soumises à l'accord des présidents des commissions compétitions Delta et/ou Parapente.

La liste des Commissaires FAI/FFVL est disponible auprès du secrétariat fédéral sur demande par courrier électronique.

Demande d'homologation**FFVL****D'une meilleure performance française** (*indiquer le type de vol, le nombre de km*)

Pilote:

Passager (biplace):

Adresse:

Téléphones :

Email

Licence et club:

Appareil (*marque, modèle, caractéristiques: taille, couleur, signes particuliers,...*):

Date du vol:

Distance ou temps:

Déco :

Lieu de posé :

Définition des balises - Distances entre balises - Schéma du vol

Au besoin joindre une carte, ou une page annexe

Noms et coordonnées des témoins (adresse, téléphone)

Commissaires contactés :

Remarques particulières :

N'oubliez pas de transmettre vos appareils pour le déchargement des enregistrements altitudes et GPS.

13 ANNEXE 5 : INSCRIPTION DES PILOTES A ET B AUX COMPETITIONS REGIONALES B

13.1 Règle générale

LES PILOTES A PARTICIPENT EN FONCTION DES PLACES DISPONIBLES.

Jusqu' à la date butoir, les pilotes B sont prioritaires. Une semaine avant la compétition, selon leur date de paiement, les pilotes A sont confirmés en fonction des places disponibles.

Si le nombre de places disponibles n'est pas suffisant, les pilotes suivants sont inscrits dans une liste d'attente unique avec les pilotes B retardataires.

13.2 Places réservées

Dans les régions où le manque de place est fréquent (petits sites, treuil, insuffisance de compétitions ...), un nombre de places réservées aux pilotes A peut être mis en place.

La raison d'être de ce système est de donner la possibilité aux A de la région de participer à quelques compétitions B "à la maison". Attention, le but n'est pas de permettre à ces pilotes de participer à TOUTES les compétitions B ! Le système des places réservées ne se justifie pas dans les régions où les places disponibles sont habituelles. Dans ces régions, il est recommandé d'en rester à la règle générale des places disponibles.

Le nombre de places réservées (5 places en général) peut être adapté à la taille des compétitions et au nombre de pilotes concernés.

Les régions peuvent décider des procédures pour l'attribution de ces places : priorité aux pilotes du club, de la région, nombre d'inscriptions limitées par pilotes, jusqu'à une certaine date, etc ... , voir ci-après.

Affichage sur le site internet :

La participation des A dans les régionales est indiquée sur le site par une des formules suivantes :

- Pilotes A en fonction des places disponibles
- Pilotes A en fonction des places disponibles + x places réservées.
- Pas de pilotes A si la compétition A au même moment dans la région a lieu.

13.3 Région sportive EST-VOSGES

En plus de la règle générale :

Le nombre de places réservées est fixée par le responsable de la région sportive.

Quand une A a lieu en même temps dans une région "voisine" de la région Est Vosges, il n'y a pas de places réservées aux A. (Rhône-Alpes est considéré comme une région voisine de la région « Est-Vosges »)

13.4 Région sportive PLAINE

La région Plaine regroupe 7 ligues de plaine : Bretagne, Nord-Pas de Calais, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Paris-Ile-de-France, Pays-de-Loire et Poitou-Charente-Limousin.

Les compétitions régionales B en plaine sont ouvertes à tous les compétiteurs B s'étant inscrits (internet+chèque) aux dites compétitions.

De plus, dans chaque compétition régionale B se déroulant la région plaine, un quota de places est réservé aux pilotes A.

Ce quota est de 20% de pilotes A pour une compétition sur site ou au treuil.

Pour l'attribution des places au sein de ce quota de pilotes A, la priorité est donnée dans l'ordre :

1/ Aux pilotes A licenciés dans la ligue de plaine où a lieu la compétition, à condition de s'être inscrit (internet+chèque) à la dite compétition.

2/ Aux pilotes A, licenciés dans une autre ligue de plaine, à condition de s'être inscrit (internet+chèque) à la dite compétition.

3/ Aux pilotes A licenciés en dehors de la région plaine, à condition de s'être inscrit (internet+chèque) à la dite compétition.

Ouverture des inscriptions et priorités en cas de dépassement du nombre de places prévues

Les inscriptions aux compétitions B en plaine, pour tous les pilotes (A et B), ouvrent chaque année sur internet, sauf information contraire du responsable de la région sportive PLAINE, le 15 Février. Aucune inscription effectuée avant cette date n'est prise en compte.

En cas de dépassement du nombre de places prévues l'ordre de priorité d'inscription aux compétitions est déterminé :

- entre pilotes B : d'abord par le jour d'inscription sur internet, puis, entre pilotes inscrits le même jour, par tirage au sort

- entre pilotes A : d'abord par le système des priorités décrit ci-dessus (ligue/région/ext), puis par le jour d'inscription sur internet, et enfin, entre pilotes également prioritaires et inscrits le même jour, par tirage au sort.

Ces éventuels tirages au sort ont lieu entre J+7 et J+15 après le début des inscriptions et sont réalisés par l'organisateur de la compétition et en présence de témoins.

Les pilotes n'ayant pas été tirés au sort sont inscrits en liste d'attente. L'ordre sur la liste d'attente, entre pilotes inscrits à une même date et/ou également prioritaires, est déterminé par tirage au sort. Les pilotes peuvent alors choisir de rester en liste d'attente (ils doivent alors envoyer leur chèque d'inscription) ou se désinscrire.

Pour tous les pilotes c'est l'envoi du chèque d'inscription qui valide l'inscription (y compris sur liste d'attente), celui-ci doit être envoyé au plus tard 15 jours après la date d'inscription sur internet ou, le cas échéant, au plus tard 15 jours après le tirage au sort. L'envoi du chèque ne fait que valider l'inscription, il est sans influence sur la priorité d'inscription qui est donnée par le jour d'inscription sur internet.



Inscriptions tardives

A J-7 d'une compétition s'il reste encore des places, toutes les demandes, qu'elles émanent de pilotes A ou de pilotes B, et de quelque région qu'ils soient, seront traitées à égalité dans l'ordre des demandes. Les pilotes seront alors inscrits ou intégrés à la liste d'attente.

14 ANNEXE 6 : COUPE DE FRANCE DE PLAINE

Résumé des suppressions des moins bonnes manches de chaque pilote dans le cas des finales au treuil ou des finales combinées (site + treuil) (dans le cas des finales sur site naturel aucune manche n'est supprimée)

Total manches validées	Dont manches validées sur site (S)	Dont manches validées au treuil (T)	Nb de manches gommées (dont T ou S)	Total de manches prises en compte
3	2	1	1 (T ou S)	2
3	1	2	1 (T ou S)	2
3	0	3	1 (T)	2
4	3	1	1 (T ou S)	3
4	2	2	1 (T ou S)	3
4	1	3	1 (T ou S)	3
4	0	4	1 (T)	3
5	4	1	1 (T ou S)	4
5	3	2	1 (T ou S)	4
5	2	3	1 (T ou S)	4
5	1	4	2 (2T ou 1T et 1S)	3
5	0	5	2 (T)	3
6	5	1	1 (T ou S)	5
6	4	2	1 (T ou S)	5
6	3	3	1 (T ou S)	5
6	2	4	2 (2T ou 2S ou 1T et 1S)	4
6	1	5	2 (2T ou 1T et 1S)	4
6	0	6	2 (T)	4
7	6	1	1 (T ou S)	6
7	5	2	1 (T ou S)	6
7	4	3	1 (T ou S)	6
7	3	4	2 (2T ou 2S ou 1T et 1S)	5
7	2	5	2 (2T ou 2S ou 1T et 1S)	5
7	1	6	2 (2T ou 1T et 1S)	5
7	0	7	2 (T)	5

15 ANNEXE 7 : FORMULE DE CALCUL DU CLASSEMENT PERMANENT

15.1 Introduction

La formule est largement inspirée de la formule FAI 2009, consultable à l'adresse http://civlrankings.fai.org/?a=343&doc_ref=7

Les modifications par rapport à la formule FAI, détaillées ci après, sont :

- ranking **manche par manche** au lieu de compet par compet
- la formule de calcul de la note du pilote sur la manche (Pp) est la **formule du WPRS 2009** légèrement modifiée.
- la note de succes (Ta) est remplacée par la valeur de la manche comparé à 1000 : une manche à 500 points a Ta=0.5, une manche à 1000 a Ta=1
- **nombre de manches prises en compte : 10.**
- les manches internationales sont incorporées en tenant compte de leur valeur au classement WPRS

La performance d'un pilote (Pp) sur une manche est déterminée par :

- sa place à la manche
- les points obtenus

La valeur d'une manche est déterminée par 3 facteurs :

- La qualité des participants (Pq)
- le nombre de participants (Pn)
- le nombre de points du premier sur 1000 (Ta)
- le temps écoulé depuis qu'elle a été courue (Td)

15.2 Formule de classement

Les points d'un pilote sur une manche sont donnés par : **FPR = Pp*Pq*Pn*Ta*Td*100** , arrondi à 1 décimale

Le classement est établi sur la base des 10 meilleures manches.

explications :

pourquoi 10 ? parce que la FAI prend 4 compets de X manches chacune. On veut établir un classement, et donc pour séparer les pilotes, il est nécessaire de savoir si ils savent répéter leur performances. En outre, cela "noie" les manches moins significatives

Chacun des coefficients est détaillé ci après :

15.3 Calcul de points pilote sur une manche (Pp)

La formule est basée sur la formule FPRS ci dessus, mais intégrant également les points des pilotes, et ce d'autant plus que les points sont faibles : pour les meilleurs la décroissance est essentiellement fonction de la place, pour les moins bons elle dépend principalement des points.

$Pp = \max(K^{(0.8+Pq)}, K^2)$ où

- $K = (1 - P_{points}) * P_{points} + P_{points} * P_{placing}$
- $P_{points} = (\text{points} - \text{points_dernier}) / (\text{points_premier} - \text{points_dernier})$
- $P_{placing} = (\text{last place} - \text{pilotPlace} + 1) / \text{last Place}$

explications :

- les compets ayant toutes un Pq compris entre 0.2 et 1.2, il est dommage de scorer de la même manière le championnat de France ($Pp=1$) et une bonne manche internationale ($Pp=1.2$). mettre 0.8 permet d'avoir moins de sélection sur les manches de moindre valeur
- sur une manche faiblement cotée (Pq faible), la décroissance des points est sensiblement linéaire. elle devient d'autant plus élitiste que la manche est cotée.
- dans le haut du classement d'une manche, c'est la place qui détermine les points. Alors que dans le bas du classement, ce sont les points obtenus à la manche.

15.4 Calcul du coefficient nombre de pilotes (Pn)

$Pn = \text{racine (nombre de participants / moyenne des participants en A et B sur les 3 dernières années)}$

Pn est borné entre 0.9 et 1.1.

explications :

l'influence du nombre de participants est réduite par rapport à la formule FAI (l'influence est seulement de 10% en plus ou en moins).

15.5 Calcul du coefficient valeur des pilotes (Pq)

Pour les compétitions françaises, le Pq est calculé selon la formule FAI :

$Pq = Pq_srp / Pq_srtp * (1 - Pq_min) + Pq_min$

avec :

- Pq_srp : somme des points de ranking de la meilleure moitié des participants
- Pq_srtp : somme des points de ranking qu'ils auraient si ils étaient les mieux classés du FPRS
- Pq_min : valeur minimale des compétitions : 0.4

Précision : la valeur des compets internationales est calculée de manière à recaler leur valeur par rapport à celle du championnat de France :

- la valeur wprs du dernier championnat de France est wprs_pq_F, sa valeur correspondante FPRS est fprs_pq_F

- si la compet internationale a un $wprs_{pq} < wprs_{pq_F}$, sa valeur FPRS est :
 $fprs_{pq} = wprs_{pq} * fprs_{pq_F} / wprs_{pq_F}$
- si la compet internationale a un $wprs_{pq} \geq wprs_{pq_F}$, sa valeur FPRS est calculée selon la courbe verte ci contre (cliquer pour agrandir), avec un maximum à 1.2 (en gros, une compet de valeur superieure au championnat de France comptera plus, mais dans une certaine limite)

15.6 Calcul de la dévaluation temporelle de la manche (Td)

$$Td = 1 / (1 + Td_a^{(nb_jours_depuis_la_manche / 1096 * Td_b - Td_b/2)})$$

avec :

- $Td_a = 2$
- $Td_b = 20$

Explications : La décroissance des points d'une manche suit une courbe en S :

- décroissance faible (10%) la première année
- décroissance forte (80%) la 2ème année
- décroissance faible (10%) la troisième année

15.7 Calcul de la valeur sportive de la manche (Ta)

La valeur sur 1000 de la manche (donnée par le scoring) est directement utilisée pour calculer le Ta :

$$Ta = \text{valeur de la manche} / 1000$$