

# REGLEMENT 2009 DES COMPETITIONS DE PARAPENTE DE DISTANCE

## COMMISSION COMPETITION PARAPENTE - FFVL

Les compétitions de voltige, de volaski, de speed-riding, de précision d'atterrissage font l'objet de règlements spécifiques. 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.

## Mises à jour 2009

date	Description	modificateurs
19/01	Conditions de surclassement des – de 18 ans	Fred Escriba
19/01	5.7 validité des preuves GPS : Altitude GPS et non Barographique	Fred Escriba
08/03	Règlements régionaux, diverses simplifications	Kevin Bonnenfant
08/05	Mise à jour du chapitre relatif aux ailes et à leur état Rétablissement sans ajustement de la totalité de la règle 2008 restreignant la validation des courses au but en cas d'arrêt en l'air pour raison de sécurité	Fred Escriba sur demande du DTN et examen par la CCPP
08/05	Ajustement de la règle 2.4.4 : le remboursement se fait désormais sur la base des journées annulée et non des manches annulées.	Fred Escriba sur proposition de la CCPP



# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>ORGANISATION DE LA COMMISSION COMPÉTITIONS</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>ORGANISATION DES COMPÉTITIONS</b>	<b>8</b>
2.1	EPREUVES RECONNUES, CALENDRIER	8
2.1.1	COMPETITION EN BIPLACE	8
2.1.2	COMPÉTITIONS APAISEES	8
2.1.3	COMPÉTITIONS OPEN OU AMICALES ET CHALLENGES DIVERS	8
2.2	LES PRINCIPAUX INTERVENANTS	8
2.2.1	ORGANISATEURS	8
2.2.2	DELEGUES TECHNIQUES	10
2.2.3	COMITE DE PILOTES	10
2.2.4	JURY	10
2.2.5	PROCEDURE DE SECURITE	11
2.3	PILOTES	11
2.3.1	CONDITIONS GENERALES DE PARTICIPATION	11
2.3.2	ETRANGERS	11
2.3.3	JEUNES DE MOINS DE 18 ANS (JUNIORS)	12
2.4	INSCRIPTIONS AUX COMPÉTITIONS	12
2.4.1	Conditions de participation aux compétitions	12
2.4.2	MODALITES D'INSCRIPTION	12
2.4.3	LES TARIFS	13
2.4.4	MAINTIEN, ANNULATION	13
2.4.5	REPORT D'EPREUVE	14
<b>3</b>	<b>SECURITE</b>	<b>14</b>
3.1.1	LISTE DES INSCRITS	14
3.1.2	LE POINTAGE SECURITE	14
3.1.3	CAS D'URGENCE	14
<b>4</b>	<b>PARAPENTE ET MATERIEL DE VOL</b>	<b>14</b>
4.1	DÉFINITION ET ETAT DU PARAPENTE	14
4.2	PARAPENTE DE REMPLACEMENT & AUTRES MATERIELS	15
4.3	LEST	15
4.4	INSTRUMENTATION	15
4.5	RADIOS	15
4.6	PUBLICITE	15
4.7	IDENTIFICATION	15
<b>5</b>	<b>LE GPS COMME PREUVE DE VOL</b>	<b>15</b>
5.1	LISTES DE COORDONNEES DE BALISES	15
5.2	GPS ACCEPTES, CABLES	16
5.3	IDENTIFICATION DU PILOTE	16
5.4	CHARGEMENT DES GPS	16
5.5	RESPONSABILITE DU PILOTE	16
5.6	LOGICIEL DE CONTROLE	16
5.7	VALIDITE DES PREUVES GPS	17
5.8	CRITERE DE JUGEMENT DES PREUVES GPS	17
<b>6</b>	<b>LA COMPETITION</b>	<b>17</b>
6.1	MANCHES POSSIBLES	17
6.1.1	COURSE AU BUT	18
6.1.2	TEMPS MINI	18
6.1.3	MANCHE LIBRE (Cumul tactique de balises GPS)	18
6.2	DÉCOLLAGE & FENETRE	18
6.2.1	ZONE DE DECOLLAGE ET ZONE DE PREPARATION	18
6.2.2	FENÊTRE DE DECOLLAGE	18
6.2.3	PROLONGATION DE LA FENÊTRE	19



6.2.4	DÉCOLLAGES MULTIPLES.....	19
6.3	DEPARTS ET HEURES DE DEPART.....	19
6.3.1	COURSES AU BUT.....	19
6.3.2	TEMPS MINI :.....	19
6.4	ARRET D'UNE MANCHE POUR RAISON DE SECURITE.....	20
6.5	BUT NON ATTEINT : MEILLEURE POSITION EN VOL.....	20
6.6	LIGNE D'ARRIVEE.....	20
6.7	HEURE D'ARRIVEE.....	20
6.8	OFFICIALISATION DES PERFORMANCES.....	21
6.8.1	POINTAGE SPORTIF.....	21
6.8.2	VALIDATION DES MANCHES.....	21
6.8.3	AFFICHAGE DES RÉSULTATS.....	21
6.8.4	RÉCLAMATIONS.....	21
6.8.5	PROTESTATIONS OFFICIELLES.....	21
6.8.6	RÉCLAMATIONS A LA COMMISSION.....	22
6.8.7	VALIDATION DES COMPETITIONS.....	22
6.9	RÈGLES DE L' AIR.....	22
6.9.1	PRIORITÉS.....	22
6.9.2	VOL DANS LES NUAGES.....	22
6.9.3	RESPECT DES REGLES DE L' AIR.....	22
6.10	ACCEPTATION DES RÈGLES, SANCTIONS.....	23
<b>7</b>	<b>CHAMPIONNATS DE PARAPENTE.....</b>	<b>23</b>
7.1	CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE.....	23
7.1.1	PARTICIPANTS.....	23
7.1.2	VALIDATION.....	24
7.1.3	TITRES EN JEU.....	24
7.2	CHAMPIONNATS DE FRANCE DES JEUNES DE - 21 ANS.....	24
7.2.1	GÉNÉRALITÉS.....	24
7.2.2	PARTICIPANTS.....	24
7.2.3	VALIDATION & TITRES EN JEU.....	24
7.3	COUPE DE FRANCE DE PLAINE.....	25
7.3.1	PARTICIPANTS.....	25
7.3.2	DEROULEMENT, VALIDATION & TITRES EN JEU.....	25
<b>8</b>	<b>LES CLASSEMENTS.....</b>	<b>26</b>
8.1	NATIONAL A.....	26
8.1.1	Constitution.....	26
8.1.2	Période de validité.....	26
8.1.3	Classement.....	26
8.1.4	Manches B.....	28
8.1.5	Manches internationales Niveau 1.....	28
8.1.6	Manches internationales Niveau 2.....	28
8.1.7	Manche CFD.....	28
8.1.8	Manches allégées.....	28
8.1.9	Déclarations des manches.....	29
8.2	ACCES AU CIRCUIT NATIONAL A (SERIE A).....	29
8.2.1	PILOTES QUALIFIES.....	29
8.2.2	DÉROGATIONS.....	29
8.3	NATIONAL B.....	30
8.3.1	Pilotes classés.....	30
8.3.2	Manches prises en référence.....	30
8.4	CHAMPIONNATS RÉGIONAUX DE PARAPENTE.....	30
8.4.1	GÉNÉRALITÉS.....	30
8.4.2	DEFINITION GEOGRAPHIQUE DES REGIONS.....	30
8.4.3	Championnat régional "Alpes du Nord".....	30
8.4.4	Championnat régional « ALPES du SUD ».....	31
8.4.5	Championnat régional "Est Vosges".....	31



8.4.6 Championnat régional " Massif Central " .....31  
8.4.7 Championnat régional "Plaine" .....31  
8.4.8 Championnat régional "Pyrénées" .....32  
8.4.9 Classement Régional B de la Réunion et Championnat de la Réunion .....32  
8.4.10 Autres championnats régionaux .....32  
8.5 EPREUVES « B ACCESS » OU DITES « D'ACCES A LA COMPETITION » .....33  
**9 DIVERS.....34**  
9.1 LUTTE CONTRE LE DOPAGE .....34  
9.2 LICENCE F.A.I. ....34

**PREAMBULE :**

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](http://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](mailto: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 COMPETITION EN BIPLACE

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

#### 2.1.2 COMPETITIONS APAISEES

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...).

#### 2.1.3 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 impromptus.

Le Collège de Sécurité communique des informations sur la sécurité en vol.

#### 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](http://parapente.ffvl.fr/competition) .  
*Nota : L'assurance organisateur de la compétition est comprise dans les garanties fédérales dans la mesure où la compétition est inscrite au calendrier et ne constitue pas une manifestation aérienne.*
- 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](http://parapente.ffvl.fr/competition)
- Gérer les inscriptions en ligne sur [parapente.ffvl.fr/competition](http://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 PC (pour 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](http://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

Chaque pilote doit présenter sa licence-compétiteur, les conditions d'obtention sont :

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

Le brevet de pilote confirmé atteste d'un certain niveau. Cependant, pour des raisons de sécurité, le Directeur d'épreuve est souverain pour interdire de vol un pilote dont le niveau serait incompatible avec les conditions du jour.

### 2.3.2 ETRANGERS

#### Participation aux circuits français

Les compétitions françaises sont ouvertes aux pilotes étrangers résidant en France ou aux pilotes de la communauté européenne (Suisse comprise).

La participation aux circuits A ou B est soumise à :

- Brevet de pilote confirmé ou IPP Card niveau 5
- Licence FFVL ou licence équivalente (pays de la communauté européenne).
- RC aérienne (attestation écrite).
- Carte compétiteur FFVL

Les pilotes débutent en série B

Les autres pilotes étrangers, s'ils désirent participer au circuit français devront faire reconnaître leur nationalité par la Commission Compétition au même titre que les pays de la communauté européenne. Dans ce cas ils bénéficient des mêmes droits.

#### Participation occasionnelle aux épreuves

Les pilotes étrangers désirent occasionnellement participer à une épreuve pourront s'inscrire en open aux compétitions sous réserve de présenter :

- Brevet de pilote confirmé ou IPP Card niveau 5
- Licence FFVL ou 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 anglais ou français)).

### 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.

#### **-MODALITES DE SURCLASSEMENT**

**Voir les modalités dans les ANNEXES**

## 2.4 INSCRIPTIONS AUX COMPETITIONS

### 2.4.1 Conditions de participation aux compétitions.

Les compétiteurs A prennent part aux compétitions de Nationale A, participent en OPEN aux compétitions B dans la limite des places disponibles ou réservées.

Les compétiteurs B prennent part aux compétitions de nationale B. Ils peuvent participer en OPEN aux compétitions de Nationale A dans la limite des places disponibles.

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 MODALITES D'INSCRIPTION

#### **Rappel de la loi de 1984 sur le sport**

**Sans licence-compétiteur**, un pilote ne devra pas être accepté.

*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.*

#### **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 inscrit 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 « confirmés ».

### **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 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.

### **Participation dans une autre série (A en B ou B en A) :**

Les pilotes d'une autre série participent en fonction des places disponibles. 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.

### **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).

## **2.4.3 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.

## **2.4.4 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 journées annulées sur place sont remboursées aux pilotes présents intégralement ou en tenant compte des frais engagés et justifiés.

### 2.4.5 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 éventuels 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 lui porter assistance ou avertir par tous les moyens l'organisation.

#### 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 ET ETAT 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.

-Le parapente utilisé doit être en conformité avec les recommandations du constructeur

En cas de doutes sur les capacités de vol normal d'une aile, un organisateur peut interdire son usage. 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.

## 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.

## 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).

En vol, recevoir des 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, *sauf pour les mineurs : la lettre « Z » qui les identifie doit être obligatoirement collée sur l'intrados de la voile.*

Pour certaines épreuves comme les Championnat de France, un amendement à cette règle peut être instauré par la commission compétition

# 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.

Au moins 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 compatible avec GPSDump et cargol. CETTE LISTE FAIT RÉFÉRENCE

## 5.2 GPS ACCEPTES, CABLES

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 ou Garmin classiques (connecteur rond).
- Pour les autres types de GPS, (Autres Garmin à petit connecteur carré, (Galileo / Compeo,...) le pilote doit apporter son propre câble compatible avec les connecteurs PC.
- Le pilote peut également (notamment pour les appareils exotiques) décharger lui même sa trace et la transmettre numériquement au format IGC à l'organisateur.
- Les GPS utilisant un port USB impliquent l'installation de drivers spécifique 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 DU PILOTE

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

[ trait d'union] suivi de la lettre 'P' et du [numéro du pilote] sur 4 chiffres sans la lettre de région  
**Exemple –P0126 pour le pilote n°126**

Cette identification est transmise automatiquement 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 de balises de son GPS, en comparaison avec la référence papier.
- 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 déchargement du GPS*).

## 5.6 LOGICIEL DE CONTROLE

Les données GPS sont traitées par un seul des logiciels homologués qui sont fournis gratuitement 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

### 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 est conçue pour les petites conditions, elle est principalement utilisée par des directeurs d'épreuve formés pour ces manches*

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 tente de réaliser 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 (entre deux, trois ou quatre).
- 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 définie par 1, 2 ou 3 points

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 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.
- Trois points GPS définissent un triangle d'évolution.

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 2<sup>e</sup> décollage.

Les pilotes qui veulent redécoller :

- n'effacent pas leur première trace GPS (absence = 0 à la manche)
- se signalent au DE qui gère une liste des pilotes qui ont demandé à redécoller

## 6.3 DEPARTS ET HEURES DE DEPART

### 6.3.1 COURSES AU BUT

Le départ peut être :

Soit un cylindre autour de la première balise (B1) : dans ce cas au moins un point de la trace, daté après l'heure de départ, doit être à l'extérieur du cylindre.

Soit la sortie d'un cylindre autour du décollage : dans ce cas au moins un point de la trace, daté après l'heure de départ, doit être à l'intérieur du cylindre.

Soit un départ au sol (heure de départ = celui du premier décollé)

Les rayons des cylindres de départ sont définis lors du briefing.

### 6.3.2 TEMPS MINI :

#### 6.3.2.1 DEPART AU SOL

L'instant de départ est calculé par le logiciel de contrôle à la seconde près.

Le temps du pilote sera pris au moment où le pilote franchit pour la première fois une limite virtuelle circulaire autour d'une balise sur le décollage choisie par le DE.

Le rayon autour de la balise doit être suffisamment petit pour que les pilotes ne puissent pas prendre d'altitude avant de franchir la limite circulaire de départ.

Avant que le pilote ne décolle, au moins quatre points matérialisant l'immobilité du pilote sur le décollage doivent être enregistrés par le GPS.

#### 6.3.2.2 DEPART EN L'AIR

L'instant de départ est calculé par le logiciel de contrôle à la seconde près.

Pour un départ autour du décollage, le temps du pilote est pris lorsqu'il sort du cylindre soit pour la première fois ou soit pour la dernière fois (selon le briefing de manche).

Pour un départ autour de la première balise, le temps est pris lors de la dernière entrée.

#### 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.
- Une course au but est annulée si aucun pilote n'a atteint le but **et si** la durée de manche depuis le start a été inférieure à 1h30
- Dans les autres cas, 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 pilotes "sourds".

#### 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 LIGNE D'ARRIVEE

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.)

Autres formes d'arrivées possibles

- Cylindre virtuel de 200m de rayon placé autour de la balise GPS annoncée au briefing. Les temps sont déterminés par la trace GPS au moment de couper le cercle de 200 m. Déconseillé lorsque l'utilisation d'une ligne physique est possible.
- 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.
- 

#### 6.7 HEURE D'ARRIVEE

L'heure d'arrivée est calculé 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).

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

En plus du pointage sécurité, chaque pilote doit pointer avant l'**heure limite de pointage sportif** qui a été fixée lors du briefing et qui tient compte des éventuels délais de récupération. L'absence de pointage sportif entraîne 0 à la manche.

La performance du pilote est mesurée par analyse de sa trace GPS par le logiciel de pointage.

### 6.8.2 VALIDATION DES MANCHES

Seuls sont pris en compte les pilotes concourant pour le classement REEL 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 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](http://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

### 6.9.1 PRIORITÉS

Les pilotes doivent respecter les règles de priorité en usage et les règles de l'air. Le vol dans les nuages est interdit. Des pénalités seront appliquées au contrevenant.

### 6.9.2 VOL DANS LES 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.

### 6.9.3 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.

Malgré tout une information 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 sera faite au moyen d'une carte aéronautique. Les principales zones pourront être tracées sur la carte des pilotes.

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 être amené à définir des zones interdites.

Afin de faciliter la tâche des pilotes et du contrôle, il faut 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, 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 CONSIDERE POSE A CET ENDROIT.

## 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.

### Sanctions

Absence de pointage sécurité	Elimination à l'épreuve et rapport à la commission compétition avec possibilité de suspension de la licence compétition.
Retard de pointage sécurité (-de 30 mn)	Exclusion de l'épreuve et 0 points
Tricherie avérée (redécollage, traces produites ou rectifiées au sol,...). Autres tricheries	Elimination à l'épreuve et rapport à la commission compétition avec possibilité de suspension de la licence compétition.
Refus de se soumettre à un contrôle anti-dopage ou contrôle positif	Sanctions prévues par la législation en vigueur
Absence de parachute de secours, de casque ou de radio.	Exclusion du pilote de la manche.
Vol dans les nuages avec « profit sportif » direct Vol en dehors de la zone autorisée au cours d'une manche Non respect des consignes liées à l'utilisation de l'espace aérien.	Au minimum élimination à la manche

## 7 CHAMPIONNATS DE PARAPENTE

Préambule : Les pilotes sont classés en 2 séries Nationale A et Nationale B.

### 7.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE

#### 7.1.1 PARTICIPANTS

Seront convoqués :

- les pilotes de série A
- 2 pilotes par ligue de Nouvelle Calédonie, Polynésie et Corse.
- au moins 3 pilotes issus de l' Ile de la Réunion

- (+ les pilotes de ces ligues classés dans les 20 premiers du classement national B (avec un maximum de 10 au total)

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

### 7.1.2 VALIDATION

Si le cumul des points attribués aux vainqueurs de manches est inférieur à 1500 points, le classement National A 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**

- Tous les pilotes de Parapente possédant une licence compétiteur, sont classés nationalement ou régionalement Classement national A
- Classement national B
- Classements régionaux

### **8.1 NATIONAL A**

#### **8.1.1 Constitution**

Le classement national A rassemble les meilleurs pilotes par un système de montée-descente. Il permet d'obtenir une possibilité de qualification en Coupe du Monde. Les pilotes âgés de moins de 21 ans au 1<sup>er</sup> janvier de la saison qui commence ne pourront avoir accès au circuit National A que s'ils se sont qualifiés deux ans de suite, sauf s'ils sont encadrés par une structure de type Pôle ou équipe de ligue. Autrement dit : A l'issue de la première qualification, le (ou la) jeune compétiteur (trice) devra refaire une année et se qualifier à nouveau pour accéder au circuit National A et au championnat de France.

#### **8.1.2 Période de validité**

La "saison A" débute à la fin de la saison précédente. Elle se termine avec la dernière compétition A. Pour des raisons de gestion du classement, la prise en compte des vols B, internationaux s'arrête avant le début de la dernière compétition A de la saison.

#### **8.1.3 Classement**

Le classement se fait en fonction du nombre de manches A validées à 1000 points selon le tableau suivant :

		Meilleures manches acceptées		
Nombre de manches A validées à 1000	Nombre de manches prises en compte	A <i>ou</i> <i>Internationales</i> <i>Niv1</i>	dont 2 max parmi	
			<i>B ou Internationales Niv2</i>	<i>Manche Vol CFD ou Compétition allégée</i>
<b>1</b>	<b>1</b>	1	0	0
<b>2</b>	<b>1</b>	1	0	0
<b>3</b>	<b>1</b>	1	0	0
<b>4</b>	<b>2</b>	2	0	0
<b>5</b>	<b>3</b>	3	0	0
<b>6</b>	<b>4</b>	4	1	0
<b>7</b>	<b>4</b>	4	1	0
<b>8</b>	<b>5</b>	5	2	1
<b>9</b>	<b>5</b>	5	2	1
<b>10 et +</b>	<b>6</b>	6	2	1

### 8.1.4 Manches B

Lorsqu'une compétition A a lieu dans une région, les pilotes A ne peuvent pas prendre part à une B courue dans cette même région.

Quand des pilotes A participent à une B, deux classements faits avec le scoring B sont établis : B et A+B. Les points A+B sont utilisés pour le classement des pilotes A uniquement

Les compétitions B restent des compétitions B :

- Le comité de pilotes est constitué de pilotes B (sauf éventuellement le délégué technique).
- Les manches sont définies pour les pilotes B ;
- le podium et les lots éventuels concernent le classement B.

### 8.1.5 Manches internationales Niveau 1

Coupes du Monde, championnat du monde FAI et championnats continentaux.

### 8.1.6 Manches internationales Niveau 2

- Pré-coupes du monde, pré mondiaux,
- Championnat nationaux class 1, 2, 3 et 4 de la Coupe du Monde
- Cette liste d'épreuves pourra être complétée par des compétitions choisies selon les participants. Le niveau des participants sera jugé d'après les classements de la Coupe du Monde, FAI et français. Une épreuve regroupant au moins 10 pilotes dans le top 50 de la Coupe du Monde, le top 50 FAI et le top 50 français sera retenue.
- Championnats nationaux ayant lieu en France (ex : Belge, Nordique, British, etc. ...).

### 8.1.7 Manche CFD

Un vol CFD avec trace GPS, réalisé en respectant le règlement CFD, peut être pris en compte. Il compte pour une manche, calculée par région CRD. Ces CRD sont définies dans le règlement CFD.

La période de vol est la saison CFD, du 1<sup>er</sup> septembre de l'année précédente au 31 août..

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.*

### 8.1.8 Manches allégées

Une manche réalisée dans les entraînements Groupe France peut être prise en compte (Les entraînements ne peuvent avoir lieu en même temps qu'une A courue ou une compétition internationale niveau 1). Ces entraînements sont organisés par les cadres techniques pour les pilotes de haut niveau, avec une logistique allégée. Les dates de compétition et les modalités d'inscriptions des autres pilotes sont annoncées au minimum deux semaines à l'avance.

### 8.1.9 Déclarations des manches

Les manches A et B, CFD, et allégées sont prises en compte automatiquement.

Les manches internationales niveau 1 et 2 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 A. Les pilotes doivent indiquer dans leur déclaration la compétition, la manche, leur place et points, et un site Internet sur lequel consulter les résultats.

## 8.2 ACCES AU CIRCUIT NATIONAL A (série A)

### 8.2.1 PILOTES QUALIFIES

Les pilotes qualifiables en A pour l'année suivante sont :

- Les pilotes A de l'année en cours
- Les 100 premiers pilotes B de l'année en cours.

En fin de saison, sSont qualifiés en nationale A pour l'année suivante :

- Les 70 premiers pilotes du classement national A
- Les 20 premiers pilotes du classement national B. Les désistements connus avant le 31 décembre profitent aux pilotes suivants.
- les deux premiers tiers des pilotes féminines inscrites au classement la série A de la saison précédente avec un minimum de 7
- 30 pilotes, classés en tête des 6 classements régionaux métropolitains et du classement Reunion.

La répartition de ces 30 pilotes est faite annuellement entre les 7 régions selon un prorata prenant en compte le nombre de compétiteurs ayant, dans chaque région, marqué plus de 400 points dans le classement en série nationale B la saison précédente. Cette répartition est consultable sur le site internet. Elle est réactualisée en permanence.

- Les pilotes des régions non métropolitaines hors Réunion sélectionnés pour le championnat de France de la saison précédente.
- Les pilotes inscrits sur la liste Haut Niveau de la saison suivante.

Les pilotes féminines montant en A par les règles précédentes sont complétées à concurrence de 5 parmi les pilotes B qualifiables.

### 8.2.2 DÉROGATIONS

- Les pilotes A 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 possibilité de maintien au moment de l'interruption. Les pilotes débutants en A, blessés en compétition en début de saison, ne peuvent bénéficier de cette mesure.
- Les ex-pilotes A 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.

## 8.3 NATIONAL B

### 8.3.1 Pilotes classés

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

### 8.3.2 Manches prises en référence

Le classement prend en compte les 5 meilleures manches réalisées par un pilote dans les compétitions nationales B.

Une de ces manches peut être une manche non-B (internationale, CFD ou A, etc) dans les mêmes conditions qu'en nationale A.

## 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	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	Ligues 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	Ligues 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"

#### Pilotes admis

Pourront participer 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 régional "Est Vosges"

Le classement est effectué sur les N meilleures manches validées dans la région 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.

(\*) Manche JOKER:

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

Titres délivrés

Ils seront décernés après la dernière compétition B métropolitaine inscrite au calendrier de la FFVL.

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](http://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](http://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.

### **8.5 Epreuves « B ACCESS » ou dites « 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
- Règlement utilisé : Le règlement compétition « B »
- Tarifs inscription pilotes : Les tarifs seront les mêmes que pour les compétitions A et B.

## 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)