

REGLEMENT 2011

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 2011

| date | Description | modificateurs |
|--|--|---------------|
| Version 0.2 21/01/2011 | relecture par Kevin | FE-KB |
| Version 0.3 30/01/2011 | Précisions sur les modalités régionales et les championnats régionaux | KB |
| Version 1.0 01/02/2011 | Prise en compte des remarques de fabrice Clarification des modalités d'inscription <u>Version validée par le CD FFVL du 05/02/2011</u> | KB |
| <u>Version 1.01</u> | <u>Suppression des phrases inutiles dans la partie « classements régionaux »</u> | <u>KB</u> |
| <u>Version 1.02</u> <u>15/02/2011</u> | <u>Priorités sur les compétitions : seuil à 100 par défaut pour les B, réglage des priorités à la charge du responsable regional</u> | <u>KB</u> |

¶ Les ajouts sont mis en évidence par les marques de révision, mais les suppressions de texte n'apparaissent pas.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1. ORGANISATION DE LA COMMISSION COMPÉTITIONS | 6 |
| 2. ORGANISATION DES COMPÉTITIONS | 8 |
| 2.1. EPREUVES RECONNUES, CALENDRIER..... | 8 |
| 2.1.1. <i>Compétitions A</i> | 8 |
| 2.1.2. <i>Compétitions B</i> | 8 |
| 2.1.3. <i>Compétitions « B ACCESS » « d'accès à la compétition »</i> | 8 |
| 2.1.4. <i>COMPETITION EN BIPLACE</i> | 8 |
| 2.1.5. <i>AUTRES COMPETITIONS</i> | 8 |
| 2.1.6. <i>COMPÉTITIONS OPEN OU AMICALES ET CHALLENGES DIVERS</i> | 9 |
| 2.2. LES PRINCIPAUX INTERVENANTS..... | 9 |
| 2.2.1. <i>ORGANISATEURS</i> | 9 |
| 2.2.2. <i>DELEGUES TECHNIQUES</i> | 11 |
| 2.2.3. <i>COMITE DE PILOTES</i> | 11 |
| 2.2.4. <i>JURY</i> | 11 |
| 2.2.5. <i>PROCEDURE DE SECURITE</i> | 12 |
| 2.3. PILOTES..... | 12 |
| 2.3.1. <i>CONDITIONS GENERALES DE PARTICIPATION</i> | 12 |
| 2.3.2. <i>Participation occasionnelle de membres d'une fédération étrangère</i> | 12 |
| 2.3.3. <i>JEUNES DE MOINS DE 18 ANS (JUNIORS)</i> | 12 |
| 2.3.4. <i>JEUNES DE MOINS DE 21 ANS</i> | 13 |
| 2.4. INSCRIPTIONS AUX COMPÉTITIONS..... | 13 |
| 2.4.1. <i>Date du classement permanent de référence</i> | 13 |
| 2.4.2. <i>Accès aux épreuves A</i> | 13 |
| 2.4.3. <i>Accès aux épreuves B</i> | 13 |
| 2.4.4. <i>MODALITES D'INSCRIPTION</i> | 14 |
| 2.4.5. <i>LES TARIFS</i> | 14 |
| 2.4.6. <i>MAINTIEN, ANNULATION</i> | 15 |
| 2.4.7. <i>REPORT D'EPREUVE</i> | 15 |
| 3. SECURITE | 15 |
| 3.1.1. <i>LISTE DES INSCRITS</i> | 15 |
| 3.1.2. <i>LE POINTAGE SECURITE</i> | 15 |
| 3.1.3. <i>CAS D'URGENCE</i> | 15 |
| 4. PARAPENTE ET MATERIEL DE VOL | 16 |
| 4.1. <i>DÉFINITION ET ETAT DU PARAPENTE</i> | 16 |
| 4.2. <i>PARAPENTE DE REMPLACEMENT & AUTRES MATERIELS</i> | 16 |
| 4.3. <i>LEST</i> | 16 |
| 4.4. <i>INSTRUMENTATION</i> | 16 |
| 4.5. <i>RADIOS</i> | 16 |
| 4.6. <i>PUBLICITE</i> | 17 |
| 4.7. <i>IDENTIFICATION</i> | 17 |
| 5. LE GPS COMME PREUVE DE VOL | 17 |
| 5.1. <i>LISTES DE COORDONNEES DE BALISES</i> | 17 |
| 5.2. <i>GPS ACCEPTES, CABLES ET PREUVES GPS</i> | 17 |
| 5.3. <i>IDENTIFICATION DES GPS</i> | 18 |
| 5.4. <i>CHARGEMENT DES GPS</i> | 18 |
| 5.5. <i>RESPONSABILITE DU PILOTE</i> | 18 |
| 5.6. <i>LOGICIEL DE CONTROLE</i> | 18 |
| 5.7. <i>VALIDITE DES PREUVES GPS</i> | 18 |
| 5.8. <i>CRITERE DE JUGEMENT DES PREUVES GPS</i> | 19 |
| 6. LA COMPETITION | 19 |
| 6.1. <i>MANCHES POSSIBLES</i> | 19 |
| 6.1.1. <i>COURSE AU BUT</i> | 19 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 6.1.2. | TEMPS MINI..... | 19 |
| 6.1.3. | MANCHE LIBRE (Cumul tactique de balises GPS)..... | 19 |
| 6.2. | DÉCOLLAGE & FENÊTRE..... | 20 |
| 6.2.1. | ZONE DE DECOLLAGE ET ZONE DE PREPARATION..... | 20 |
| 6.2.2. | FENÊTRE DE DECOLLAGE..... | 20 |
| 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..... | 21 |
| 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. | OFFICIALISATION DES PERFORMANCES..... | 23 |
| 6.8.1. | POINTAGE SPORTIF..... | 23 |
| 6.8.2. | VALIDATION DES MANCHES..... | 23 |
| 6.8.3. | AFFICHAGE DES RÉSULTATS..... | 23 |
| 6.8.4. | RÉCLAMATIONS..... | 23 |
| 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..... | 24 |
| 6.9.1. | VOL ET NUAGES..... | 24 |
| 6.9.2. | RESPECT DES REGLES DE L'AIR..... | 25 |
| 6.10. | ACCEPTATION DES RÈGLES, SANCTIONS..... | 26 |
| 7. | LES CLASSEMENTS..... | 27 |
| 7.1. | DECLINAISONS PAR TYPE D'AILE..... | 27 |
| 7.1.1. | Déclaration de la voile..... | 27 |
| 7.1.2. | définition des catégories..... | 27 |
| 7.2. | Classement Permanent..... | 27 |
| 7.2.1. | Formule de calcul..... | 27 |
| 7.2.2. | Manches CFD pour le Classement Permanent..... | 28 |
| 7.2.3. | Déclarations des manches de compétitions FAI..... | 28 |
| 7.2.4. | Parution..... | 28 |
| 7.3. | CLASSEMENT NATIONAL A..... | 28 |
| 7.3.1. | Formule de classement..... | 28 |
| 7.4. | CLASSEMENT NATIONAL B..... | 29 |
| 8. | CHAMPIONNATS DE PARAPENTE..... | 29 |
| 8.1. | CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE..... | 29 |
| 8.1.1. | PARTICIPANTS 2011..... | 29 |
| 8.1.2. | PARTICIPANTS 2012 (et ultérieurs)..... | 30 |
| 8.1.3. | DEROGATIONS pour l'accès au Championnat de France..... | 31 |
| 8.1.4. | VALIDATION ET FORMULE..... | 31 |
| 8.1.5. | TITRES EN JEU..... | 31 |
| 8.2. | CHAMPIONNATS DE FRANCE DES JEUNES DE - 21 ANS..... | 31 |
| 8.2.1. | PARTICIPANTS..... | 31 |
| 8.2.2. | Validation..... | 32 |
| 8.2.3. | Titres en jeu..... | 32 |
| 8.2.4. | | 32 |
| 8.3. | COUPE DE FRANCE DE PLAINE..... | 32 |
| 8.3.1. | PARTICIPANTS..... | 32 |
| 8.3.2. | Déroulement et validation..... | 33 |
| 8.3.3. | Titres en jeu..... | 33 |

| | | |
|---------|---|----|
| 8.3.4. | Annulation de la coupe ou non validation..... | 33 |
| 8.4. | CHAMPIONNATS REGIONAUX DE PARAPENTE..... | 34 |
| 8.4.1. | GÉNÉRALITÉS..... | 34 |
| 8.4.2. | DEFINITION GEOGRAPHIQUE DES REGIONS SPORTIVES..... | 34 |
| 8.4.3. | Championnat régional "Alpes du Nord"..... | 34 |
| 8.4.4. | Championnat régional « ALPES du SUD »..... | 35 |
| 8.4.5. | Championnat de la région "Est-Vosges"..... | 35 |
| 8.4.6. | Championnat régional " Massif Central "..... | 36 |
| 8.4.7. | Championnat régional "Plaine"..... | 36 |
| 8.4.8. | Championnat régional " Pyrénées "..... | 36 |
| 8.4.9. | Classement Régional B de la Réunion et Championnat de la Réunion..... | 36 |
| 8.4.10. | Championnat régional "Polynésie"..... | 36 |
| 8.4.11. | Autres championnats régionaux..... | 37 |
| 9. | DIVERS..... | 37 |
| 9.1. | LUTTE CONTRE LE DOPAGE..... | 37 |
| 9.2. | LICENCE F.A.I..... | 37 |
| 9.3. | Classement sélectifs pour le circuit Coupe du Monde..... | 37 |
| 10. | ANNEXE 1 : LISTE "ESPOIRS"..... | 38 |
| 1.1 | GÉNÉRALITÉS..... | 38 |
| 1.2 | CRITÈRES D'INSCRIPTION SUR LA LISTE "ESPOIRS"..... | 38 |
| 1.3 | RÔLE DES LIGUES..... | 38 |
| 1.4 | LISTE DES PILOTES AYANT LE STATUT "ESPOIRS"..... | 38 |
| 1.5 | PILOTES ESPOIRS S'ENTRAÎNANT DANS UNE AUTRE LIGUE..... | 38 |
| 11. | ANNEXE 2 : MODALITES DE SURCLASSEMENT..... | 39 |
| 1.1 | Demande de surclassement..... | 39 |
| 1.2 | RETRAIT DU SURCLASSEMENT..... | 39 |
| 1.3 | PILOTES MINEURS ENCADRES PAR UNE STRUCTURE..... | 39 |
| 12. | ANNEXE 3 : SM SCORING..... | 39 |
| 1.1 | OBJECTIFS..... | 39 |
| 1.2 | PARAMÈTRES..... | 39 |
| 1.3 | COURSE AU BUT..... | 39 |
| 1.4 | TEMPS MINI..... | 39 |
| 1.5 | DISTANCES..... | 39 |
| 1.6 | PRECISIONS IMPORTANTES..... | 39 |
| 1.7 | REDUCTION DES POINTS TEMPS NON UTILISES..... | 39 |
| 1.8 | FORMULES DE CALCUL..... | 39 |
| 1.9 | MANCHE LIBRE..... | 39 |
| 13. | ANNEXE 4 : RECORDS PARAPENTE HOMOLOGUES PAR LA F.A.I & LA F.F.V.L..... | 39 |
| 1. | Meilleure performance française..... | 39 |
| 13.1.1. | Les types de vols possibles:..... | 39 |
| 13.1.2. | Les éléments à fournir pour l'homologation d'une meilleure performance..... | 39 |
| 13.1.3. | Conditions de déclarations..... | 39 |
| 13.1.4. | Liste des commissaires nationaux de la FFVL..... | 39 |
| 2. | Records et meilleures performances de Ligues..... | 39 |
| 3. | Limite des mesures..... | 39 |
| 4. | Commissaires FAI (Vol Libre)..... | 39 |
| 14. | ANNEXE 5 : INSCRIPTION DES PILOTES AUX COMPETITIONS B..... | 39 |
| 1. | Règle générale..... | 39 |
| 2. | Places réservées..... | 39 |
| 3. | Région sportive EST-VOSGES..... | 39 |
| 4. | Région sportive PLAINE..... | 39 |
| 15. | ANNEXE 6 : COUPE DE FRANCE DE PLAINE..... | 39 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 16. | ANNEXE 7 : FORMULE DE CALCUL DU CLASSEMENT PERMANENT | 39 |
| 1. | Introduction | 39 |
| 2. | Formule de classement | 39 |
| 3. | Calcul de points pilote sur une manche (Pp) | 39 |
| 4. | Calcul du coefficient nombre de pilotes (Pn) | 39 |
| 5. | Calcul du coefficient valeur des pilotes (Pq) | 39 |
| 6. | Calcul de la dévaluation temporelle de la manche (Td) | 39 |
| 7. | Calcul de la valeur sportive de la manche (Ta) | 39 |

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. Elle décide de l'utilisation des fonds fédéraux consacrés à la compétition (subventions, aides, ...)

Elle statue sur les litiges sportifs et les réclamations qui n'ont pu être résolus dans le cadre des procédures prévues.

La commission est dans le jargon fédéral une « commission technique » : les décisions qu'elle prend se font sous couvert du comité directeur de la FFVL. Les règlements et dates des championnats sont proposés par la commission et votés par le comité directeur de la FFVL.

Il est possible de contester les décisions de la commission :

- dans un premier temps, auprès de la commission elle-même (recherche de solution amiable)
- puis, dans un deuxième temps, auprès du comité directeur FFVL.
- Enfin, auprès des organes prévus par les règles du sport en vigueur en France

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 Parapente - 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 – Aide au développement moyens GPS - 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



Développement du logiciel de contrôle et des moyens GPS : 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 sportifs d'ampleur moyenne permettant aux pilotes de s'exprimer sans être confrontés à des difficultés majeures (itinéraire / temps de vol).

Certaines compétitions B particulières pourront, sur décision de la commission ou des responsables régionaux, avoir des conditions d'accès particulières : finale ou sélectives régionales, compétitions féminines. L'inscription au calendrier de ces compétitions fera clairement apparaître ces particularités.

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

La vocation de ces épreuves, basées sur le règlement B est d'accompagner les pilotes débutant en compétition. Elles sont destinées aux pilotes classés au delà de la 250ème place (ou non classés) lors de la saison précédente, et limitées à 45 pilotes maximum.

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'Epreuve 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 doivent 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 pour les épreuves B et par la commission compétition pour les épreuves 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, un second élu par les pilotes. Le délégué technique, en son absence un troisième pilote.

Sur les épreuves B les pilotes du comité seront en priorité des pilotes classés au-delà de la 150^{ème} place du classement permanent.

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

Etre 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 17^e année.

Les Juniors (16/18 ans) peuvent participer aux épreuves B s'ils sont surclassés, mais pas aux épreuves A.

Les modalités de surclassement sont décrites dans les ANNEXES

2.3.4. JEUNES DE MOINS DE 21 ANS

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

2.4. INSCRIPTIONS AUX COMPETITIONS

(certaines régions détaillent leur règles d'accès, voir en annexe)

2.4.1. Date du classement permanent de référence

Lorsque dans ce document une sélection se réfère au classement permanent sans préciser la date de ce classement, cette date s'entend comme étant celle du premier classement permanent de l'année en cours (publié le premier janvier).

Lorsque dans ce règlement il est fait référence aux « pilotes prioritaires », il s'agit :

- pour les compétitions A des 150 premiers pilotes du premier classement permanent de l'année en cours.
- pour les compétitions B des pilotes au-delà de la ~~150^{ème}~~-~~100^{ème}~~ place au premier classement permanent de l'année en cours.

(et réciproquement « pilotes non prioritaires »)

Certaines compétitions A ou B n'utilisent pas ce système de priorités, ou ont un seuil différent. Se référer à la page des inscriptions en ligne de chaque compétition.

2.4.2. Accès aux épreuves A

L'accès aux épreuves A est réservé aux pilotes faisant ou ayant fait partie des 200 premiers au classement permanent, avec le système de priorités ci-dessus.

2.4.3. Accès aux épreuves B

- Tous les pilotes pourront s'inscrire sur une épreuve B, avec le système de priorités ci-dessus.

2.4.4. 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.

2.4.4.1. Processus d'inscription

L'inscription se fait en 2 temps :

- 1) Pré-inscription sur Internet. Le pilote est PRE-INSCRIT (*les pré-inscriptions Internet ouvriront en deux temps : le 15 février seront pour les épreuves avant le 30 juin. Le 17 mai à 20h pour les autres.* Aucune inscription effectuée avant ces dates d'ouverture n'est prise en compte
- 2) Envoi du paiement (nombre de jours x prix journalier + éventuelle majoration 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.

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 ».

2.4.4.2. Pilotes non prioritaires

Les pilotes non prioritaires sur l'épreuve sont d'abord inscrits en liste d'attente

Les pilotes non prioritaires seront sélectionnés un mois avant en fonction de leur date de paiement.

2.4.4.3. Places réservées

Exceptionnellement, dans certaines épreuves B (petit sites, treuils), des places peuvent être réservées aux pilotes non prioritaires. (voir en annexe)

2.4.5. LES TARIFS

Ces tarifs doivent s'entendre comme des maxima, l'organisateur pouvant toujours baisser ces montants, ou offrir plus pour le même prix.

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

P2 : Idem prestation P1+ Remontée mécanique + navettes et récupérations
tarif 15€ par journée d'épreuve

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

Afin d'inciter les compétiteurs à s'inscrire à l'avance, la commission compétition conseille d'appliquer une majoration (d'un montant indicatif de 10 euros, appliqué une seule fois quel que soit le nombre de jours de compétition) sur le montant total de l'inscription lorsque l'inscription ferme (avec paiement) a lieu moins d'une semaine avant l'épreuve, ou sur place

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.

2.4.6. 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.

2.4.7. 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 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 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. Pour les classements par catégorie d’aile, l’aile la plus performante sera retenue.

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 selon 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 ses coordonnées. Il 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 balises présentes dans son GPS par comparaison avec le fichier de référence
- de la conservation de ses traces GPS jusqu'à la publication écrite de la manche.
Tout désaccord sur la performance d'un pilote, ou toute perte de données avant la publication des premiers résultats peut nécessiter un second déchargement du GPS.

5.6. LOGICIEL DE CONTROLE

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

Le logiciel analyse 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 comme les 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'enregistrement de l'altitude est fortement recommandé, car à tout moment l'organisateur peut exiger cet enregistrement lors d'une manche (le pilote avec GPS sans altitude sera alors présumé en faute vis à vis de la règle fixée par l'organisateur)

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

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 prète 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, le type de manche est choisit pour assurer la sécurité des pilotes l'intérêt et l'équité sportive :

- 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.
- ❖ 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 1h
- ❖ 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 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

Le nombre de pilotes concourant pour le classement réel de la compétition 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.

Les organisateurs pourront mettre en valeur les différentes catégories d'aile dans leurs remises des prix.

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 de la région sportive
- 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, TMA107).

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, dès qu'il peut le faire en toute sécurité, en redescendant sous l'altitude limite et vole perpendiculairement à la trajectoire vers sa prochaine balise pendant, au choix 500m ou 1 minute.

Lors du pointage, le pilote signalera OBLIGATOIREMENT sa faute afin que l'organisateur puisse évaluer l'auto-sanction.

En l'absence de trace GPS de cette manœuvre, le pilote sera 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 + rapport à la CCPP | |
| Tricherie avérée (redécollage, traces produites ou rectifiées au sol,...). Autres tricheries | Elimination de l'épreuve + rapport à la CCPP | |
| 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. LES CLASSEMENTS

7.1. DECLINAISONS PAR TYPE D'AILE

Le niveau des ailes utilisée par les pilotes est enregistré dans les résultats, et permet d'effectuer des filtres par niveau de voile sur l'ensemble des classements maintenus et publiés par la FFVL.

7.1.1. Déclaration de la voile

Il est de la responsabilité du pilote de déclarer le type d'aile utilisé sur chaque compétition. En cas d'homologation, le pilote devra confirmer que l'aile est bien vierge de toute modification volontaire.

D'une épreuve à l'autre, un pilote peut changer de type d'aile et pourra ainsi être présent dans plusieurs catégories d'ailes au sein de certains classements.

7.1.2. définition des catégories

Les catégories sont :

- EN A / LTF 1
- EN B / LTF 1-2
- EN C / LTF 2
- EN D / LTF 2-3 voile assimilée EN D
- Non homologuées ou avec test en charge seulement (dites « open »)

Toute modification d'une aile par rapport à son état d'homologation renvoie celle-ci en « classe open »

Les anciennes normes d'homologation (DHV ; ACPUL...) ne sont pas prise en compte, une ancienne voile bénéficiant de ce type d'homologation est considérée comme « classe open ».

Au sein d'un même modèle si une majorité des tailles d'ailes est homologuée dans une certaine catégorie, alors les tailles non homologuées seront assimilées à la catégorie obtenue par les autres tailles.

7.2. CLASSEMENT PERMANENT

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

7.2.1. 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 type 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).

7.2.2. 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 $80/150 * 1000 = 533$ 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.

7.2.3. 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.

Pour les pilotes n'ayant pas déclaré leurs résultats, le classement général de l'épreuve est ramené sur 1000 et constitue une manche virtuelle utilisée pour le classement permanent.

7.2.4. Parution

Le classement permanent est calculé mensuellement et disponible sur le site Internet parapente FFVL : http://parapente.ffvl.fr/classement_permanent

7.3. CLASSEMENT NATIONAL A

Le circuit national A regroupe en un seul classement l'ensemble des pilotes ayant couru au moins trois manches de type A de la saison en cours.

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

7.3.1. Formule de classement

Le classement A est établi sur l'année civile sur les meilleures manches A (hors championnat de France) de chaque pilote. Le nombre de manches prises en compte est égal à la moitié, arrondie à l'entier supérieur, du nombre de manches A validées à 1000points (hors championnat de France), avec un maximum de 5.

Le résultat des manches courues en A sont calculés au moyen de la **formule et des paramètres du GAP** présents dans la dernière version de Cargol disponible pour l'épreuve.

7.4. CLASSEMENT NATIONAL B

Le circuit national B regroupe en un seul classement l'ensemble des pilotes ayant couru au moins trois manches de type B de la saison en cours.

Le classement est basé sur le cumul des points des 5 meilleures manches B.

Le résultat des manches courues en B sont calculés au moyen de la **formule SM Scoring** présente dans la dernière version de Cargol disponible pour l'épreuve (formule décrite en Annexe).

8. CHAMPIONNATS DE PARAPENTE

8.1. CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE

8.1.1. PARTICIPANTS 2011

Les participants sont déterminés selon le règlement 2010 :

- 3 pilotes par région
- 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 permanent du 31/12 de l'année précédant le CdF

avec les précisions suivantes :

- Le nombre de sélectionnés total est de 85, le nombre de qualifiés par le classement permanent servant d'ajustement.
- le classement permanent au 31/12/2010 et en fait daté du 01/01/2011
- les 3 pilotes régionaux s'entendent en plus des qualifiés par le Classement Permanent.
- les desistements profitent au suivant dans leur classement respectif (region ou Classement Permanent).
- Le critère « faire partie des 200 premiers du Classement Permanent » est assoupli en « faire ou avoir fait partie des 200 premiers du Classement Permanent »
- 6 pilotes seront qualifiés par la region Reunion dont une fille (sans critere de classement permanent, et pas au 31/12 mais à l'issue de leur championnat regional 2011).
- 2 pilotes seront qualifiés par la Polynésie
- il n'y a pas d'invités pour l'organisateur ni pour la FFVL (ceux-ci sont remplacés par les qualifiés RE et PO ci-dessus).
- Pour ces deux dernières régions PO et RE, la condition nécessaire d'avoir fait partie des 200 premiers au classement Permanent ne s'applique pas.

Les modalités des régions sont les suivantes :

- région AN : selon le classement permanent des pilotes AN au 01/07/2011
- région AS : selon le championnat régional 2010
- région EV : La sélection se fait sur un mini-championnat, voir le détail au chapitre « championnat Est Vosges »
- région MC : selon le classement permanent des pilotes MC au 01/07/2011
- région PL : selon le classement permanent des pilotes PL au 01/07/2011
- région PO : selon le classement "Régional Polynésie" à fin Août 2011
- région PY : selon championnat régional 2010.
- Région RE : 5 hommes et 1 femme selon le classement "Régional Réunion" 2011

8.1.2. PARTICIPANTS 2012 (et ultérieurs)

- 30 pilotes par région sportive, proportionnel à la représentativité de ces régions en compétition (selon des modalités définies par les régions, avec un minimum de 2 par région). La représentativité est mesurée proportionnellement au nombre de pilotes ayant pratiqué la compétition l'année précédent le championnat et ayant plus de 20 points au classement permanent du 1^{er} janvier de l'année du championnat (voir <http://parapente.ffvl.fr/repartition-regionale-selon-le-classement-permanent>).
- Les pilotes féminines sont complétées pour atteindre un minimum de 10% du total dans l'ordre du Classement Permanent disponible 3 mois avant l'épreuve.
- Les premiers du classement permanent disponible 3 mois avant l'épreuve (ajusté pour arriver au nombre de places disponibles).

Condition nécessaire pour l'ensemble des pilotes métropolitains, prouver son aptitude à voler en sécurité en faisant ou ayant fait partie des 200 premiers du Classement Permanent

La FFVL et l'organisateur peuvent inviter respectivement 2 et 3 pilotes. Les invités et non licenciés FFVL participent en OPEN.

Les modalités de sélection des régions sont les suivantes :

- région AN : selon le classement permanent des pilotes AN 3 mois avant l'épreuve
- région AS : selon le championnat régional de l'année précédente
- région EV : La sélection se fera sur un mini-championnat disputé sur quelques épreuves de Est-Vosges, voir le détail au chapitre « championnat Est Vosges »
- région MC : selon le classement permanent des pilotes MC 3 mois avant l'épreuve
- région PL : selon le classement permanent des pilotes PL 3 mois avant l'épreuve
- région PO : selon le classement "Régional Polynésie"
- région PY : selon championnat régional de l'année précédente.
- Région RE : selon le classement "Régional Réunion"

8.1.3. DEROGATIONS pour l'accès au Championnat de France

- Les pilotes non sélectionnés qui auraient été empêchés de courir (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 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.

8.1.4. VALIDATION ET FORMULE

La formule de calcul des points du Championnat de France est la formule GAP présente dans la dernière version de Cargol disponible pour l'épreuve (les paramètres sont pré-réglés et ne peuvent être ajustés que sur décision préalable validée par la commission compétition)

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 être anticipées par la commission compétition (par exemple : utilisation de compétitions ultérieures)

8.1.5. TITRES EN JEU

Le premier pilote de nationalité française ou titulaire d'une licence FAI française du classement général final sera sacré CHAMPION DE FRANCE DE PARAPENTE.

La première féminine de nationalité française ou titulaire d'une licence FAI française du classement général final sera sacrée CHAMPIONNE DE FRANCE DE PARAPENTE.

8.2. CHAMPIONNATS DE FRANCE DES JEUNES DE - 21 ANS

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

8.2.1. PARTICIPANTS

Pourront participer à ce Championnat de France de Parapente les pilotes

classés parmi les 500 premiers du classement permanent, mais n'appartenant pas au Groupe Haut Niveau

et ayant moins de 21 ans au 1er janvier de l'année en cours

8.2.2. Validation

Si le cumul des points attribués aux vainqueurs de manches est inférieur à 1500 points, les 3 meilleures manches de 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.

8.2.3. Titres en jeu

Le pilote en tête du classement général final sera sacré "CHAMPION DE FRANCE DE PARAPENTE des JEUNES de MOINS de 21 ANS".

La première féminine du classement général final sera sacré "CHAMPIONNE DE FRANCE DE PARAPENTE des JEUNES de MOINS de 21 ANS".

8.2.4.

8.3. COUPE DE FRANCE DE PLAINE

8.3.1. PARTICIPANTS

Le nombre de pilotes 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.

8.3.1.1. Participation des pilotes ~~classés au-delà de la 150^{ème} place du classement permanent~~ prioritaires

Tous ces pilotes, 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.

8.3.1.2. Participation des pilotes ~~classés de la 1^{ère} à la 150^{ème} place du classement permanent~~ non prioritaires

Un quota fixe de 8 places est réservé à ces pilotes 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 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 à l'issue du 2e week-end de Juillet.

2/ Aux pilotes, 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 à l'issue du 2e week-end de Juillet.

8.3.1.3. Pour tout les pilotes

Tous les pilotes 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-15 de la finale s'il reste encore des places toutes les demandes, qu'elles émanent de pilotes 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.

8.3.2. 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.

8.3.3. 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"

8.3.4. Annulation de la coupe ou non validation

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

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 de région **à l'intention de leurs compétiteurs.**

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 SPORTIVES

Ces régions constituent des ensembles cohérents sportifs et ne correspondent pas nécessairement au découpage administratif des ligues. Les compétiteurs sont liés à une de ces régions par leur club.

| | 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 | 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 |

8.4.3. Championnat régional "Alpes du Nord"

~~Tous les pilotes de la région Alpes du Nord peuvent participer.~~ Il faut avoir réalisé au moins 3 manches de compétition B dans la région ALPES DU NORD pour être classé.

Le classement est déterminé pour chaque pilote par la somme des 5 meilleures manches courues en compétition B.

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

8.4.4. Championnat régional « ALPES du SUD »

~~Tous les pilotes de la région Alpes du Sud peuvent participer.~~ Un classement sera établi après la dernière compétition régionale inscrite au calendrier de la FFVL.

Ce classement prendra en compte les N meilleurs manches en compétition B 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 de compétition 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.

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"

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

N est la plus petite valeur des deux conditions suivantes :

- N est inférieur ou égal à 5.
- N = 50 % du nombre de manches validées par jour en Est-Vosges, arrondi à l'entier inférieur avec une manche/jour maximum.

(*) Le joker : c'est une manche validée dans une autre région, ou une manche de compétition A ou d'une épreuve FAI ou de la Coupe de France de Plaine. Si N vaut au moins 3, alors la manche joker est 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>

Modalités du classement qualificatif pour le Championnat de France 2011 :

Cette sélection est ouverte à tous les pilotes EV, elle se déroulera sur 4 compétitions spécifiques indiquées dans le calendrier.

- 5 manches validées à 1000, ou plus : le classement est calculé sur les 3 meilleures manches des pilotes.
- 2, 3 ou 4 manches validées à 1000 : le classement est calculé sur les 2 meilleures manches des pilotes.
- 1 seule manche : une manche normalisée, calculée à partir du classement permanent national de début juillet, est ajoutée
- Aucune manche : Les trois premiers pilotes Est-Vosges, non encore sélectionnés, du classement permanent national de juillet sont qualifiés.

La liste des qualifiés Est Vosges sera communiquée à la FFVL avant le 31 juillet 2011.

8.4.6. Championnat régional " Massif Central "

Classement région massif central

Le classement se fait sur les 5 meilleures manches courues par le pilote dans la région. Deux manches extérieures (A, B ou international) peuvent se SUBSTITUER aux manches 4 et 5 du pilote.

Classement série massif central

Le classement se fait sur les 5 meilleures manches courues par le pilote dans la région. Deux manches extérieures (open, série, A, B ou international) peuvent se SUBSTITUER aux manches 4 et 5 du pilote. Le pilote devra concourir avec une voile de série homologuée de niveau D ou inférieure.

Informations : parapente.ffvl.fr/competition

8.4.7. Championnat régional "Plaine"

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 est celle de la dernière compétition du calendrier PLAINE (les manches extérieures 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.~~

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

Le classement de région de la Réunion prend en compte les 5 meilleures manches B réunionnaises, l'une pouvant être la manche CRD.

Informations : <http://www.lvlr.net>

8.4.10. Championnat régional "Polynésie"

Les 5 meilleures manches de la saison en Polynésie sont prises en compte.

8.4.11. 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.

voir <http://parapente.ffvl.fr/licenceFAI>

9.3. CLASSEMENT SELECTIFS 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.

10. ANNEXE 1 : LISTE “ESPOIRS”

1.1 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.

1.2 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.

1.3 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...

1.4 LISTE DES PILOTES AYANT LE STATUT “ESPOIRS”

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

1.5 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.

11. ANNEXE 2 : MODALITES DE SURCLASSEMENT

1.1 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 surclassement 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 surclassement 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.

1.2 RETRAIT DU SURCLASSEMENT

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

1.3 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.

12. ANNEXE 3 : SM SCORING

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

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

1.1 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.

1.2 PARAMÈTRES

Afin de calculer la valeur d'une manche (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.

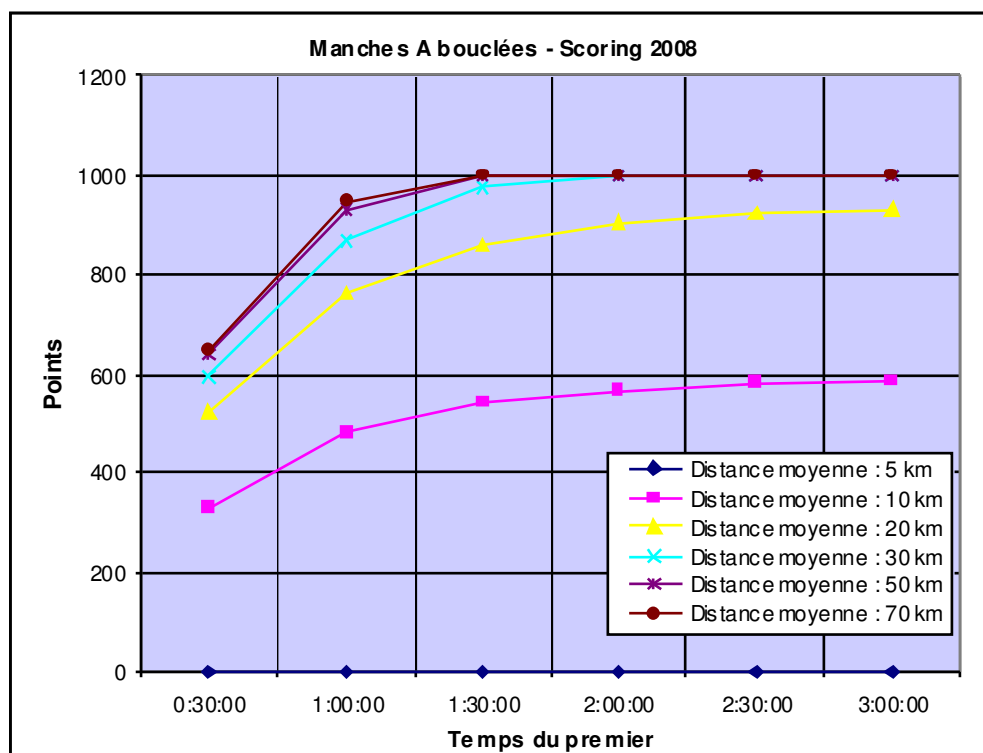
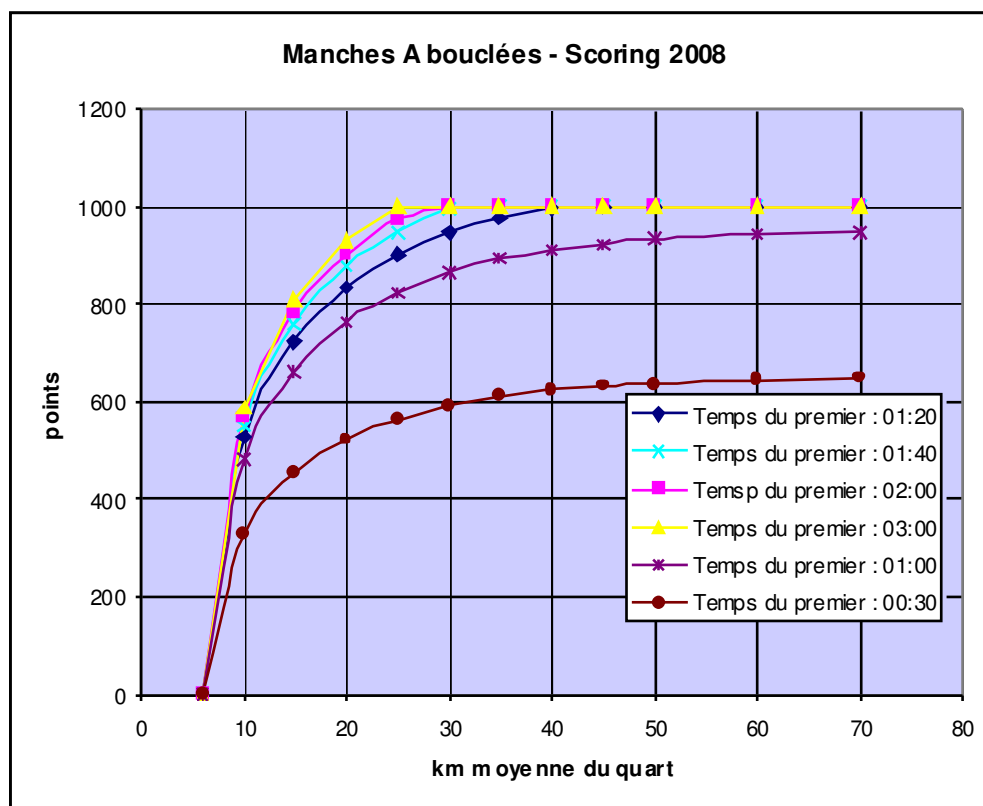
Pour les manches n'ayant pu être bouclées ou pour les distances, ce temps sera calculé en affectant à la distance du premier une vitesse moyenne théorique fixée à 15 km/h.

1.3 COURSE AU BUT

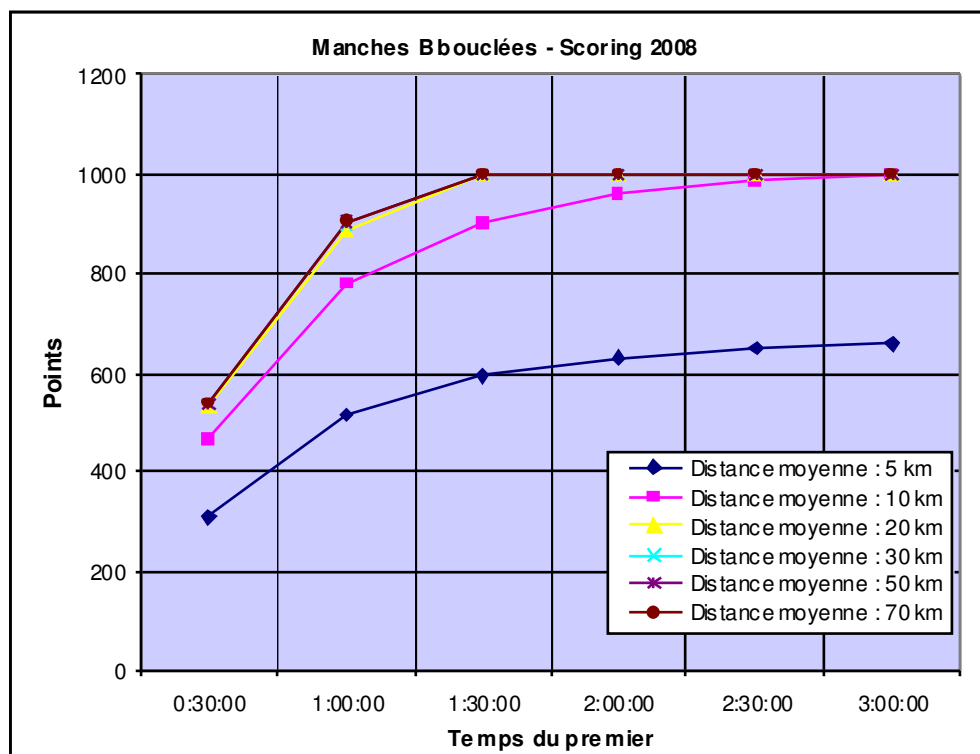
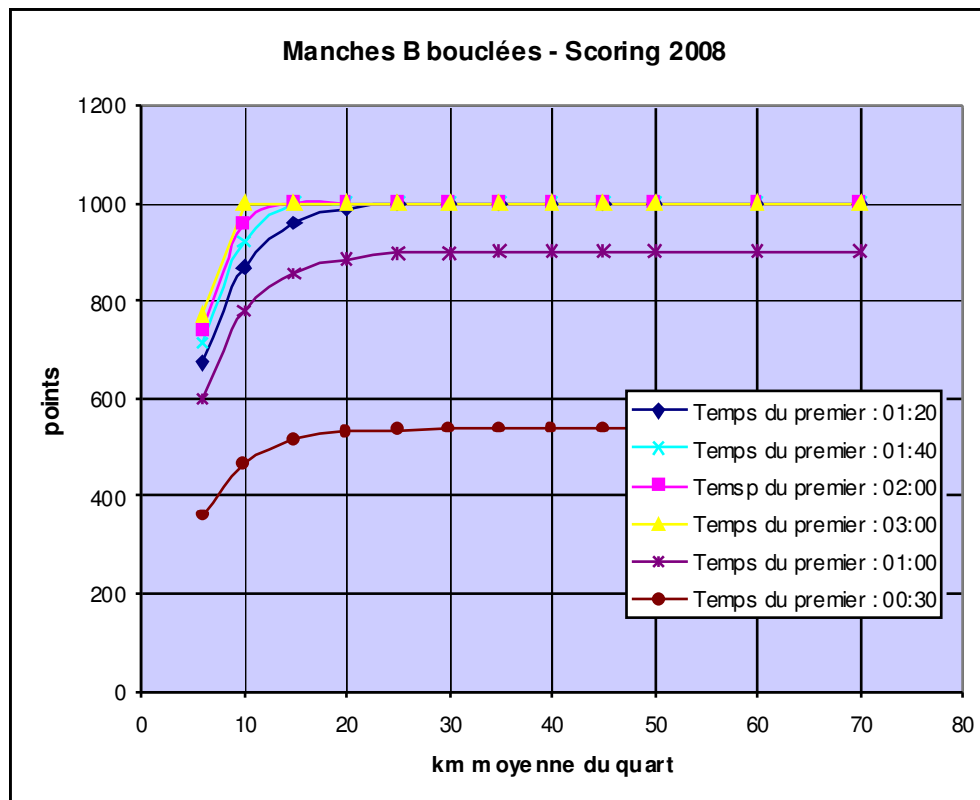
Si le but n'est pas atteint, on se retrouve dans le cas d'une distance.

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.



1.4 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.

1.5 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.

1.6 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.

1.7 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.

1.8 FORMULES DE CALCUL

| Paramètres variables | | A (non utilisé) | B | Plaine |
|------------------------|--------------|-----------------|----|--------|
| Potentiomètre distance | Kdist | 6 | 3 | 2 |
| Potentiomètre temps | Ktps | 20 | 25 | 25 |
| Potentiomètre vitesse | Kvit | 15 | 15 | 15 |
| Éirement temps | Rt | 70 | 75 | 75 |
| Éirement 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
- Nl** 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 :

$$\text{Nb1_4} = \text{partie entière} (\text{NI} / 4)$$
- Calcul de la moyenne du premier quart des pilotes :

$$\text{Moy1_4} = \text{somme des distances des Nb1_4 premiers pilotes} / \text{Nb1_4}$$
- calcul de la note distance de la manche :

$$\text{Cd} = 1 - \text{Exp} ((\text{Kdist} - \text{Moy1_4}) / (\text{sqr}(2) * \text{Kdist} * \text{R_d} / 20))$$
- Calcul de la note temps de la manche Ct :

Si au moins 1 pilote au but :

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

Si pas de pilotes au but ou distance :

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

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

Pour chaque pilote :

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

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

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

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

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

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

- prime au décollage en début de fenêtre (non utilisé actuellement) $\text{Pa} = (\text{Hmin} / \text{Hdeco}) ^ \text{Kdéco}$

- Points totaux $\text{P} = \text{Pa} * (\text{Pd} + \text{Pt})$

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.

1.9 MANCHE LIBRE

Formule de calcul des points :

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

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

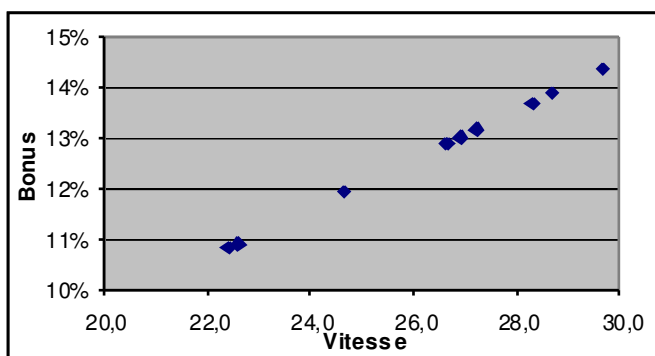
En clair si vous volez 100 Km

| | | | | |
|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 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

13. 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>

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.

13.1.1. 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 !

13.1.2. 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.

13.1.3. 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.

13.1.4. 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.

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 !

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":

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 les années précédentes)

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 FA/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 (<i>marque, modèle, caractéristiques: taille, couleur, signes particuliers,...</i>): | |
| Date du vol: | Distance ou temps: |
| Déco : | Lieu de posé : |

| | | |
|--|---|--|
| Définition des balises | - Distances entre balises - Schéma du vol | |
| | | |
| <i>Au besoin joindre une carte, ou une page annexe</i> | | |

| |
|--|
| 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.

14. ANNEXE 5 : INSCRIPTION DES PILOTES AUX COMPETITIONS B

1. REGLE GENERALE

Les inscriptions se font suivant les regles de priorité définies au chapitre 2.4,

2. PLACES RESERVEES

(ce paragraphe détaille le §2.4.4.3 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 non prioritaires peut être mis en place.

La raison d'être de ce système est de donner la possibilité à tous les pilotes locaux 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 potentielle des pilotes ~~classés parmi les 150 premier du Classement Permanent dans les épreuves B non prioritaires~~ est indiquée sur le site par une des formules suivantes :

- Pilotes non prioritaires en fonction des places disponibles
- Pilotes non prioritaires en fonction des places disponibles + x places réservées.

~~• Pas de pilotes A si la compétition A au même moment dans la région a lieu.~~

3. REGION 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 pilotes non prioritaires (Rhône-Alpes est considéré comme une région voisine de la région « Est-Vosges »)

4. REGION SPORTIVE PLAINE

Dans chaque compétition B se déroulant la région plaine, un quota de places est réservé aux pilotes non prioritaires

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

Pour l'attribution des places au sein de ce quota de pilotes non prioritaires, la priorité est donnée dans l'ordre (parmi les inscrits internet + cheque) :

- 1/ Aux pilotes non prioritaires licenciés dans la ligue de plaine où a lieu la compétition.
- 2/ Aux pilotes non prioritaires, licenciés dans une autre ligue de plaine.
- 3/ Aux pilotes non prioritaires licenciés en dehors de la région plaine.

Priorités en cas de dépassement du nombre de places prévues

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

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

15. 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 |

16. ANNEXE 7: FORMULE DE CALCUL DU CLASSEMENT PERMANENT

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 (P_p) est la **formule du WPRS 2009** légèrement modifiée.
- la note de succes (T_a) est remplacée par la valeur de la manche comparé à 1000 : une manche à 500 points a $T_a=0.5$, une manche à 1000 a $T_a=1$
- **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 (P_p) 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 (P_q)
- le nombre de participants (P_n)
- le nombre de points du premier sur 1000 (T_a)
- le temps écoulé depuis qu'elle a été courue (T_d)

2. FORMULE DE CLASSEMENT

Les points d'un pilote sur une manche sont donnés par : **$FPR = P_p * P_q * P_n * T_a * T_d * 100$** , 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 :

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

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

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.

4. CALCUL DU COEFFICIENT NOMBRE DE PILOTES (PN)

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

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).

5. CALCUL DU COEFFICIENT VALEUR DES PILOTES (PQ)

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

$Pq = Pq_{\text{srp}} / Pq_{\text{srt}} * (1 - Pq_{\text{min}}) + Pq_{\text{min}}$

avec :

- Pq_{srp} : somme des points de ranking de la meilleure moitié des participants
- Pq_{srt} : 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 recalculer leur valeur par rapport à celle du championnat de France :

- la valeur w_{prs} du dernier championnat de France est $w_{\text{prs_pq_F}}$, sa valeur correspondante FPRS est $f_{\text{prs_pq_F}}$

- si la compet internationale a un $w_{prs_pq} < w_{prs_pq_F}$, sa valeur FPRS est :
 $f_{prs_pq} = w_{prs_pq} * f_{prs_pq_F} / w_{prs_pq_F}$
- si la compet internationale a un $w_{prs_pq} \geq w_{prs_pq_F}$, 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)

6. CALCUL DE LA DEVALUATION 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

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 :

$Ta = 1$ si la manche vaut plus de 900 points

$Ta = 0.1 + (valeur\ de\ la\ manche) / 1000$ si la manche vaut moins de 900 points