



Relevé des décisions prises au cours de la réunion de la commission compétition du 10/12/2011

Etaient présents :

Pour la commission compétition :

Pascal BARRE (président)

Fabrice SIBILLE

Bruno CROS

Laurent GUIBOURDENCHE

Dom PELLET

Nicolas TREINS

Vincent FABRE

Charles-Antoine BAVEREL

Membres du bureau directeur :

Thomas SENAC

Véronique GENSAC

Cadres techniques :

Marco RISPOLI

Fred ESCRIBA

Validation et mise en application immédiate du règlement interne de la CCPP

https://docs.google.com/document/d/1nAYlrLoV8vtl_6qDhejr84ClqV10dPxIH0gIXLLi_YY/edit?hl=fr&pli=1

Accord concernant le règlement cadre des compétitions de randonnée (uniquement le règlement cadre – (le document relatif au trail / mini-voile ne semble pas encore mûr) – il reste cependant quelques points à préciser

Circuits d'épreuves français 2012 :

- Tous les pilotes sont classés suivant le classement permanent. (Disparition de la séparation des pilotes en A et B)
- Ils courent dans les épreuves de leur choix (suivant leur priorité)
- qui sont réparties en deux circuits de difficultés différentes : les termes « Elite » et « Sport » pourraient remplacer des lettres A et B (qui prêtent désormais confusion avec les catégories d'ailes).
- La classe B accès est remplacée par l'organisation d'un accueil des pilotes débutants sur les compétitions « sport »

Pour 2013 :



La revalorisation du circuit de coupe de France ne peut pas se faire par l'intermédiaire de la formule de calcul des points du CP. L'aménagement le plus dynamique consisterait à rendre le circuit globalement plus attrayant en diminuant le nombre d'épreuve (pour diminuer le nombre de déplacement) mais en augmentant leur durée (afin de garder le même nombre de manche potentiel). Pour cela il est conclu que le circuit de coupe de France 2013 devrait se courir sur des épreuves de 4 jours au moins.

Titres délivrés en 2012 :

- Vainqueur du classement permanent (1er du CP au 31/08/12) (classement qualificatif pour PWC)
- Vainqueur du Championnat de France 2012 à Millau. (classement qualificatif pour PWC)
- Champions régionaux (suivant modalités des régions)
- Vainqueur de la coupe de France Elite (8 épreuves du circuit Elite en 2012)
- Premier au classement permanent annuel Serial Class En D. (CP sans VNH)
- Premier au classement permanent annuel Serial Class En C-B-A. (CP sans VNH et En D)

Modalités de calculs des classements :

- Tous les classements se font avec la valeur qu'ont les manches au classement permanent.
- Abandon des points sur 1000 dans les classements annuels. Sauf le Championnat de France qui utilise un classement sur 1000 avec le scoring GAP.
- Les podiums des compétitions restent basés sur le classement manche sur 1000.

Classement et podium en compétitions « Sport ».

- Les pilotes non prioritaires (1 à 100) courent en classement open.
- Leur présence valorise les points CP des manches, mais ils sont classés en open et ne montent pas sur les podiums.

Compétitions	Qui est prioritaire ?
« Elite »	De 1er à 150ème au CP au 1er janvier 2012.
« Sport »	De 100 à la fin du CP au 1er janvier 2012.

Modalités d'accueil des pilotes débutant la compétition :

Etant donné qu'il est difficile de faire converger l'ensemble de ces pilotes sur quelques épreuves spécifique l'accueil doit se faire sur les épreuves dites « sport »

Le repérage de ces pilotes se fera au moment de leur inscription : case à cocher « je débute » ou « je me sent encore débutant et je souhaite être accompagné ».

En fonction des effectifs repérés, les organisations d'épreuve devront prendre en compte les demandes et organiser l'accompagnement des nouveaux pilotes grâce à la présence d'une personne compétente (moniteur ou entraîneur). Un document explicatif plus précis (cahier des charge ; moyens mis en œuvres sera publié en cours d'hiver).



Pour information : tenant compte de cette problématique la ligue Rhône-Alpes proposera en 2012 deux stages spécifiques de formation d'une durée d'une semaine de niveau brevet de pilote confirmé incluant 50% de cross et 50% de pilotage et donnant à chaque pilote un retour d'évaluation sur ses capacités réelles au regard de ce que la compétition exige. Les informations et les modalités d'inscriptions seront publiées cet hiver le site Internet de la LRAVL

Protestations officielles reçues à l'issue du Championnat de France 2011

Deux protestations officielles étaient parvenues à la commission.

Elles sont consultables ici :

Protestation 1 – relative aux règles de l'air

<https://docs.google.com/document/d/12J1TkJc18BBqGwsLHo5VrN-Bpc2lxBQ8VJuHBojbHYU/edit?pli=1>

Protestation 2 – relative à la formule GAP employée

<https://docs.google.com/document/d/1UaeVG47FR2AMOH0Kb3JdWwLWE4GJ4xkxIFQ8Kjt9sKI/edit?pli=1>

Après débat la commission compétition a confirmé les réponses données par l'organisation d'épreuve en première instance :

Pour la protestation 1 à l'unanimité

Pour la protestation 2 à la totalité des avis émis sauf un

Une réponse détaillée justifiant les décisions sera publiée par la CCPP

Autres règles ou ajustement décidés :

- Ajustement de la règle de validation du CdF >>> le championnat de France sera désormais validé si 1500 points sont atteints ou si trois manches sont validées. Si aucune des deux conditions n'est atteinte on ajoutera une manche sur 1000 calculée sur la base du CP
- Les résultats du CdF ne comptent pas dans la Coupe de France Elite
- Les manches en temps mini pourront être validées après avoir été stoppées lorsque le dernier pilote ayant réalisé le start a pu voler au moins une heure au moment de l'arrêt de la manche. Les points des autres pilotes seront calculés en fonction des KM qu'ils auraient pu réaliser avec la durée de vol du dernier pilote.
- Lorsqu'un directeur d'épreuve stoppe une manche la position des pilotes retenue pour le calcul des points sera celle où ils étaient un certain temps avant l'arrêt (même temps que pour les règles de coupe du monde)
- Le délai de maintien ou d'annulation de compétition « sport » est porté à la veille de l'épreuve 13h (comme pour une compétition « Elite »)
- Début 2012 un questionnaire électronique sera déployé afin de collecter plus de données relatives aux incidents / accidents survenus en compétition.
- La tolérance de 0,5% existant sur le calcul de toutes les distances lors du contrôle d'une manche (présente dans le logiciel depuis 2003) sera expliquée dans les prochaines annexes du règlement (ainsi que les calculs de référence qui sont ceux de la FAI)



- La formule de décroissance temporelle de la valeur des manches prises en compte au classement permanent est conservée, en revanche à partir du classement publié le premier janvier 2012 seul 8 manches seront prises en compte au lieu de 10

Propositions non retenue ou devant faire l'objet de travaux préparatoires :

> Rendre les protestations payantes pour dissuader leur multiplication – la commission a jugé que le nombre des protestations est faible et ne nécessite aucunement ce dispositif.

> Bonus de temps en fonction de l'altitude d'arrivée (plus on est haut plus le bonus est grand) >>> cette proposition n'est pas retenue compte tenu du fait qu'elle se heurte à des problèmes techniques rédhibitoires relatifs aux différences d'altitudes enregistrées par les différents appareils admis. Ce problème pourrait être résolu en imposant un certain type d'enregistreur. La question doit rester à l'étude : Etudier la possibilité d'un live tracker avec barographe homologuée FAI (contrôle des altitudes, économie de temps au déchargement)

> Définir des modalités réglementaires de priorité au décollage (lorsque cela est nécessaire). Ne pas oublier les filles dans ce règlement afin qu'elles puissent également avoir leur compétition (ex championnat de France à la réunion : 1 fille décolle dans les 30, les autres décollent dans les 10 derniers).

Devenir de la suspension des VNH

Diverses informations en provenance des instances internationales nous font penser qu'une évolution pourrait avoir lieu en cours de saison. Cette évolution pourrait aller vers un assouplissement mais rien n'est encore établi. La FFVL compte jouer un rôle moteur et s'investir sur tous les fronts (CIVL ; PWCA ; PMA ; Labos test) pour promouvoir la solution d'un nouvel étage d'homologation spécifique pour les voiles de compétition. Le bureau directeur de la FFVL pourrait décider en cours de la saison 2012 une évolution du dispositif relatif aux voiles non-homologuées, et ceci en fonction :

- la position du groupe de travail CIVL constitue un vrai point d'appui pour mettre fin à la suspension des voiles NH.
- La commission compétition souhaite que la FFVL et la CIVL prennent position en faveur de la fin de cette suspension le plus rapidement possible et qu'une nouvelle norme soit mise au point pour les voiles de compétition.
- Pour sa part, elle a travaillé à faire en sorte que le nouveau règlement apporte des éléments de solution et fait des propositions en ce sens.

Les classements d'aile toute catégorie et Serial Class EnD sont confondus.