



## Règlement du Challenge Vol et Ski

### 1. Généralités

- 1.1 Ce challenge est amical et doit se dérouler dans la bonne humeur !
- 1.2 L'objectif est de préserver l'esprit convivial et chaleureux de la manifestation avant d'aborder l'aspect compétition. Les décisions des contrôleurs sont incontestables.
- 1.3 Le Vol à Ski est adapté et réservé aux parapentes (Le Speed riding et les petites voiles sont interdits).
- 1.4 Le port du casque et l'assurance RCA (Responsabilité Civile Aérienne) sont obligatoires. **De plus, pour participer au challenge, chacun des pilotes doit posséder une licence FFVL à jour.** Il incombe au club organisateur de s'assurer que chacun des participants est titulaire de la licence FFVL.
- 1.5 Les pilotes FFVL non titulaires de la carte compétiteur pourront participer mais ne pourront pas **prétendre au titre du championnat de France de Vol et ski.**

### 2. Description des Manches et validité

- 2.1 Pour qu'un week-end soit validé pour le challenge annuel, il faut un minimum de deux manches courues. De plus, une manche sera validée à partir du moment où 80% des pilotes présents et qui l'ont souhaité, auront pu décoller. Toutefois le DE est libre de valider les manches qu'il souhaite pour sa compétition.
- 2.2 Si 2 manches sont organisées (une en France et l'autre à l'étranger (Italie, Suisse), c'est la manche organisée en France qui sera validée pour le challenge.
- 2.3 Une manche doit être composée d'un minimum de cinq ateliers dont un très facile donnant la possibilité d'être réussi par 80 % des pilotes.

Il est convenu de :

- déco + atterro valent 2 ateliers,
- chaque manche doit totaliser 1000 points,
- au briefing les points de chaque atelier doivent être annoncés.

Si nécessaire, une manche ne respectant pas ces critères peut être validée par la commission pour que celle-ci rentre dans le classement du challenge.



Il est intéressant de noter que les épreuves de Vol et Ski permettent de juger le pilote sur sa maîtrise :

- du décollage skis aux pieds,
- des approches de cibles,
- des basses vitesses,
- des glissés avec la voile,
- des ressources,
- de la précision d'atterrissage.

Tout cela de façon ludique, pouvant parfois être agrémenté de jeux d'adresse (jeté d'objet, panier etc.).

### **3. Reconnaissance des manches**

3.1 Pendant toute la durée de l'épreuve, la reconnaissance des manches en vol et le survol des manches sont interdits. Le DE doit préciser clairement au briefing les zones de survol de la station autorisées ou non en dehors de la manifestation. Si le vol est autorisé, a minima, les conditions précisées ci-après devront être respectées :

- Avant la manche : seul le survol est autorisé à + 100m sol,
- Après fermeture de l'épreuve du jour : le vol sur la manche pourra être autorisé si le DE le précise.

3.2 Le survol à basse altitude, ou le posé et/ou le décollage sur les pistes sont strictement interdits. Le survol à basse altitude des remontées mécaniques est strictement interdit sous peine de disqualification de l'épreuve.

3.3 Il est interdit de voler pendant la manche sur le site concerné sans respecter les consignes données par les contrôleurs et/ou le directeur d'épreuve.

### **4. Déroulement de l'épreuve**

4.1 BI-PLACE + SOLO :

Le concurrent devra d'abord effectuer la manche en solo, et seulement après, la manche en biplace. Concernant le prix de l'inscription, pour les compétiteurs qui font le biplace et le solo, logiquement, le pilote ne devrait pas payer deux fois pour son forfait et pour son repas.

Les pilotes qui font BIPLACE+SOLO ne devront pas perturber le déroulement de l'épreuve (attente du pilote pour la manche en cours). En conséquence, le DE pourra refuser à tout moment au pilote la poursuite sur les deux catégories. La manche est terminée quand le dernier pilote solo est parti.

### **5. Décollage**

5.1 Les pilotes doivent se présenter skis aux pieds au décollage, sellette et voile attachées afin de faciliter les décollages.



5.2 Au décollage et à chaque atelier, le pilote doit annoncer son numéro d'une voix suffisamment forte pour que le contrôleur puisse valider son passage. Le contrôleur n'est pas responsable de l'identification du pilote.

5.3 .Le pilote "crashé" pourra redécoller en s'écartant suffisamment et selon les consignes du contrôleur afin de ne pas gêner la trajectoire des pilotes qui suivent. Une fois redécollé, le pilote devra aller directement à l'atelier suivant.

## **6. Suspension pilote**

6.1 Un pilote peut ne plus être autorisé à décoller ou redécoller si le DE ou un contrôleur en décide ainsi suite à un mauvais comportement technique ou anti-sportif.

6.2 En cas de non-respect du règlement, la commission se réserve le droit de disqualifier des participants en accord avec le DE.

## **7. Atelier**

7.1 Un atelier peut être supprimé par le directeur de l'épreuve (DE), quelle que soit la raison, s'il le juge nécessaire. Les points acquis éventuellement par les pilotes ayant déjà couru ne seront pas comptabilisés.

Exemple : si le brouillard monte, la manche continue sur les ateliers restants, les ateliers concernés par le brouillard seront annulés pour tout le monde.

7.2 Si un piquet se couche ou est déplacé par le passage du pilote précédent, le contrôleur peut utiliser son propre jugement pour décider si le pilote suivant aurait réussi l'atelier ou non même en l'absence du piquet.

## **8. Sécurité**

8.1 Pour la sécurité, il est demandé de mettre les skis en croix devant l'atelier si un incident survient, afin que le pilote suivant soit informé visuellement et évite cet atelier.

8.2 Avant ou après la cible finale, pour éviter tout risque de décrochage : rajouter une zone glissée ou quilles à renverser... etc.

## **9. Score**

9.1 Si la voile s'affale pendant ou juste après le passage d'un atelier, le pilote doit s'écarter le plus rapidement possible pour ne pas gêner les pilotes suivants. Ses points sur l'atelier précédant le crash seront divisés par deux (définition d'un crash : arrêt complet de la voile et du skieur).

9.2 Aucune réclamation de la part des concurrents concernant le jugement d'une manche ou les points attribués par les contrôleurs ne sera prise en compte.



### 9.3 Pour le classement FFVL :

Les points FFVL sont attribués à tout participant ayant une licence FFVL valide au moment de l'épreuve. Les points sont attribués uniquement aux membres FFVL selon leur classement relatif aux autres membres FFVL de l'épreuve, comme suit: 1er: 100pts, 2ème: 80pts, 3ème: 70 pts, 4ème: 60pts, 5ème: 50pts, 6ème:40pts, 7ème: 35pts, 8ème: 30pts, 9ème: 25pts, 10ème: 20pts, 11ème:15pts, 12ème:14pts, 13ème: 13pts, ensuite de manière dégressive jusqu'au 25ème: 1pt. Tous les participants FFVL au-delà de la 25ème place obtiennent 1 point par défaut.

- Les points Homme sont attribués à tous les hommes participants ayant une licence FFVL valide au moment de l'épreuve. Les points sont attribués uniquement aux hommes membres FFVL selon leur classement relatif aux autres hommes FFVL de l'épreuve, comme suit: 1er: 100pts, 2ème: 80pts, 3ème: 70 pts, 4ème: 60pts, 5ème: 50pts, 6ème:40pts, 7ème: 35pts, 8ème: 30pts, 9ème: 25pts, 10ème: 20pts, 11ème:15pts, 12ème:14pts, 13ème: 13pts, ensuite de manière dégressive jusqu'au 25ème: 1pt. Tous les participants hommes FFVL au-delà de la 25ème place obtiennent 1 point par défaut.
- Les points Femme sont attribués à toutes les femmes participantes ayant une licence FFVL valide au moment de l'épreuve. Les points sont attribués uniquement aux femmes membres FFVL selon leur classement relatif aux autres femmes FFVL de l'épreuve, comme suit: 1ere: 10pts, 2ème: 6pts, 3ème: 4 pts, 4ème: 3pts, 5ème: 2pts, 6ème:1pts. Toutes les participantes femmes FFVL au-delà de la 6ème place obtiennent 1 point par défaut.
- Les points Biplace sont attribués à tous les pilotes biplaceur participant ayant une licence FFVL valide au moment de l'épreuve. Les points sont attribués uniquement aux pilotes biplaceur membres FFVL selon leur classement relatif aux autres biplaceurs FFVL de l'épreuve, comme suit: 1er: 10pts, 2ème: 6pts, 3ème: 4 pts, 4ème: 3pts, 5ème: 2pts, 6ème:1pts. Tous les participants biplaceurs FFVL au-delà de la 6ème place obtiennent 1 point par défaut.
- Le classement final du challenge est déterminé sur le total de points des quatre meilleures épreuves de la saison.

9.4 Pour le classement du challenge FFVL : le challenge sera validé sur 4 compétitions dès qu'un concurrent aura totalisé 4 compétitions. Pour chacun des concurrents, il sera pris en compte le cumul de ses quatre meilleures compétitions. S'il y a moins de 4 compétitions validées dans la saison, sera pris en compte le plus grand nombre effectué par un concurrent. Pour le calcul des points du challenge annuel, en cas d'ex æquo sera pris en compte les points d'une 5e compétition ou plus si nécessaire.

Classement avec le : Nom, Prénom, Voile et club

## 10. Vidéo – Droit à l'image

10.1 La FFVL se réserve le droit de diffuser les images (Réseaux sociaux, TV ou autre). Le pilote ne souhaitant pas cette diffusion devra en informer l'organisateur lors de son inscription.



## **11. Décisions du Directeur d'Epreuve (DE)**

- 11.1 Ce règlement pourra être modifié ou adapté par le DE selon les besoins éventuels de l'organisation. Les informations fournies au briefing primeront, mais devront être en accord avec le représentant de la commission FFVL Vol et ski pour que les épreuves soient acceptées pour le Challenge Vol et Ski.
- 11.2 La confirmation d'un WE sera prise le jeudi soir au plus tard le vendredi midi par la commission et les organisateurs. La commission se réserve le droit de pouvoir valider ou pas un WE pour le challenge FFVL.

## 12. Rappel des règles des principaux ateliers :

**Règles valables sur tous les ateliers que les membres de la commission, en collaboration avec un DE du challenge et des participants proposent :**

**Si la voile s'affale dans le périmètre de l'atelier nécessitant un redécollage, les points sont divisés par deux (afin de valoriser un pilote faisant un parcours sans faute et sans crash)**

**Chaque pilote doit annoncer clairement son numéro de dossard au contrôleur.**

**Aucune réclamation ne peut être faite directement à un contrôleur (voir le DE).**

**Une manche est validée à partir du moment où 80% des pilotes ont décollés.**

**Piquet à toucher au sol :**



**Piquet à toucher en vol :**

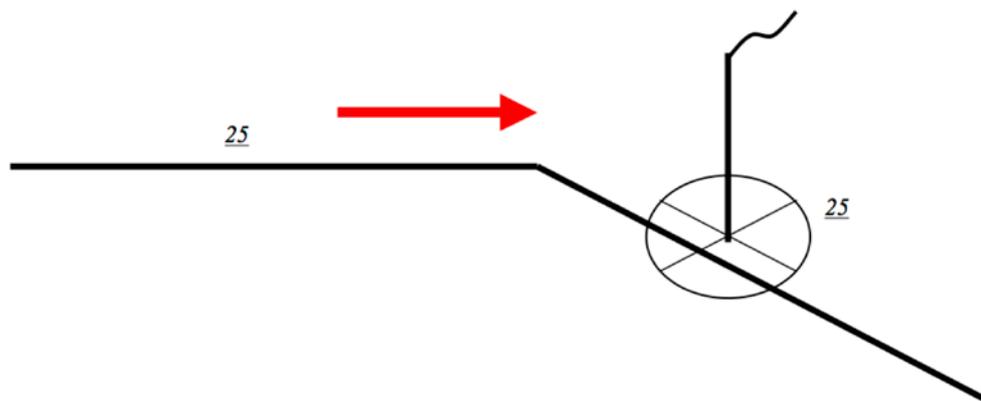


**Piquet à toucher en vol ou au sol (les 2 sont possibles) :**



## *1<sup>er</sup> atelier*

***L'Envol = Décollage + Piquet à toucher***  
***25pts + 25pts = 50 points***



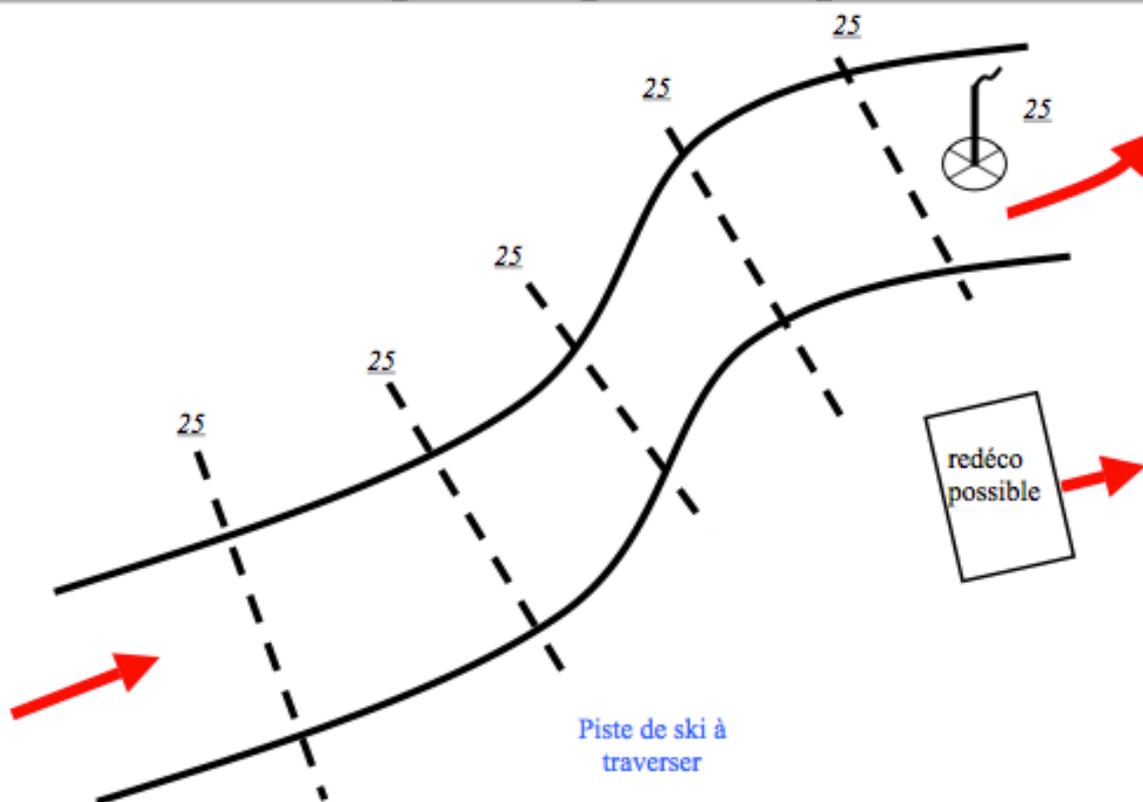
- \_ **Le décollage doit être réussi du 1<sup>er</sup> coup** pour valider les points.
- \_ A partir du moment où la voile s'affale complètement avant l'envol stabilisé, le décollage n'est pas validé.
- \_ En cas de décollage non validé, le piquet à toucher au décollage n'est alors, lui non plus, pas validé.
- \_ **Le piquet doit être touché par le corps ou les skis du pilote en volant ou en glissant.**
- \_ Si seule la voile touche le piquet, celui-ci n'est pas validée.
- \_ Comme vu sur la cible 1, si la voile s'affale après le touché du piquet, nécessitant un redécollage, le piquet n'est pas validé.
- \_ **En cas de redécollage, celui-ci se fait sur la zone normale de décollage** mais le pilote ne peut alors plus valider le piquet.

***Mêmes règles sur toutes les manches***

## 2<sup>ème</sup> atelier

**La Traversée = 5 lignes à couper au sol + 1 piquet**

**$5 \times 25 \text{pts} + 25 \text{pts} = 150 \text{points}$**

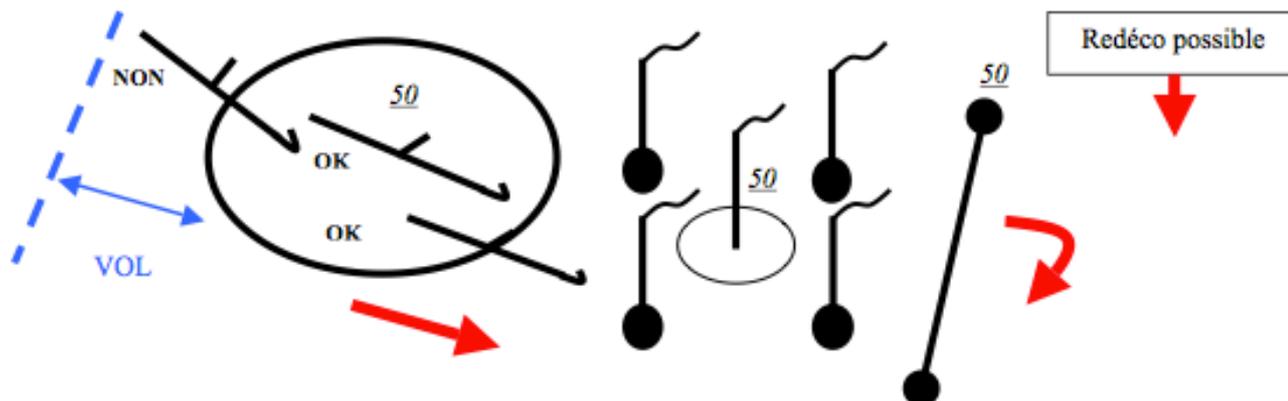


- \_ **Chaque ligne est indépendante pour le comptage des points.**
- \_ **Les lignes doivent être traversées en glissant avec au moins un ski au sol.**
- \_ **Possibilité d'arriver en vol dans la zone pour marquer les lignes suivantes.**
- \_ **Les lignes traversées en glissant sont comptées jusqu'au 1<sup>er</sup> redécollage** et donc les lignes qui pourraient être traversées en glissant après un éventuel redécollage dans la zone ne seront pas validées.
- \_ **Le piquet est indépendant et peut être touché en vol ou au sol.**

***Mêmes règles sur toutes les manches***

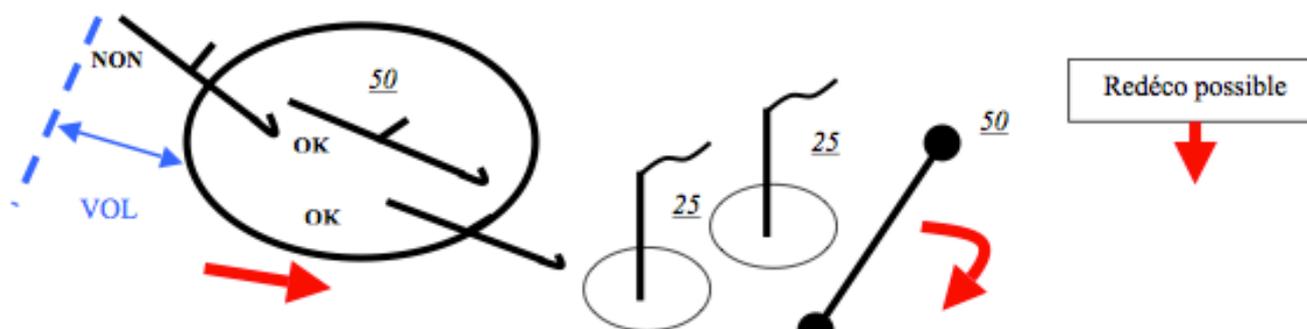
### 3<sup>ème</sup> atelier

**Le Prisonnier = Touch + Piquet à toucher + Ligne**  
**50pts + 50pts + 50pts = 150 points**



- \_ **Arriver en vol dans le touch.** La chaussure du pilote fait office de repère pour la validation du touch (extérieur du cercle = non, sur ou dans le cercle = ok).
- \_ **Le piquet du centre doit être touché en glissant avec le corps ou les skis et sans toucher les autres piquets** (aile comprise c'est-à-dire que si une suspente ou un élévateur touche le piquet du centre, celui-ci n'est pas validé).
- \_ **La ligne doit être coupée en glissant avec au moins un ski au sol.**
- \_ Le touch, le piquet et la ligne sont indépendants pour le comptage des points.

Modification de l'atelier possible : 50pts + 2×25pts + 50pts = 150pts

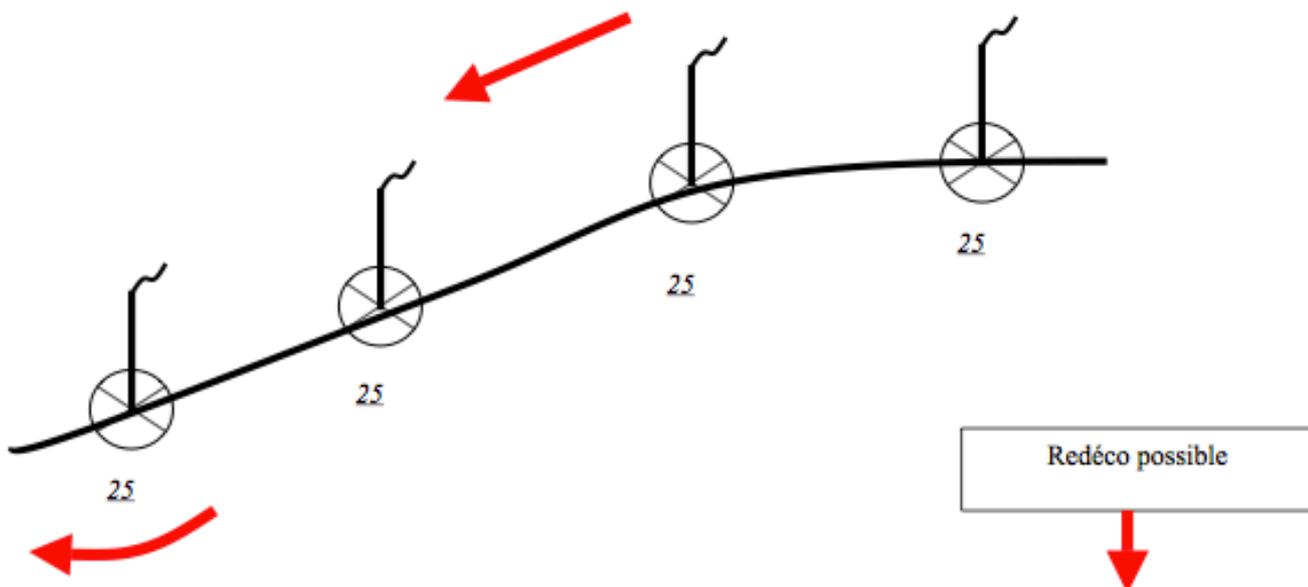


- \_ Le piquet « emprisonné » se transforme en 2 piquets à toucher avec le corps ou les skis uniquement en glissant.
- \_ Chaque piquet, le touch et la ligne sont indépendants pour le comptage des points.

## 4<sup>ème</sup> atelier

**L'Enfilade = 4 piquets à toucher**

**4 × 25pts = 100 points**

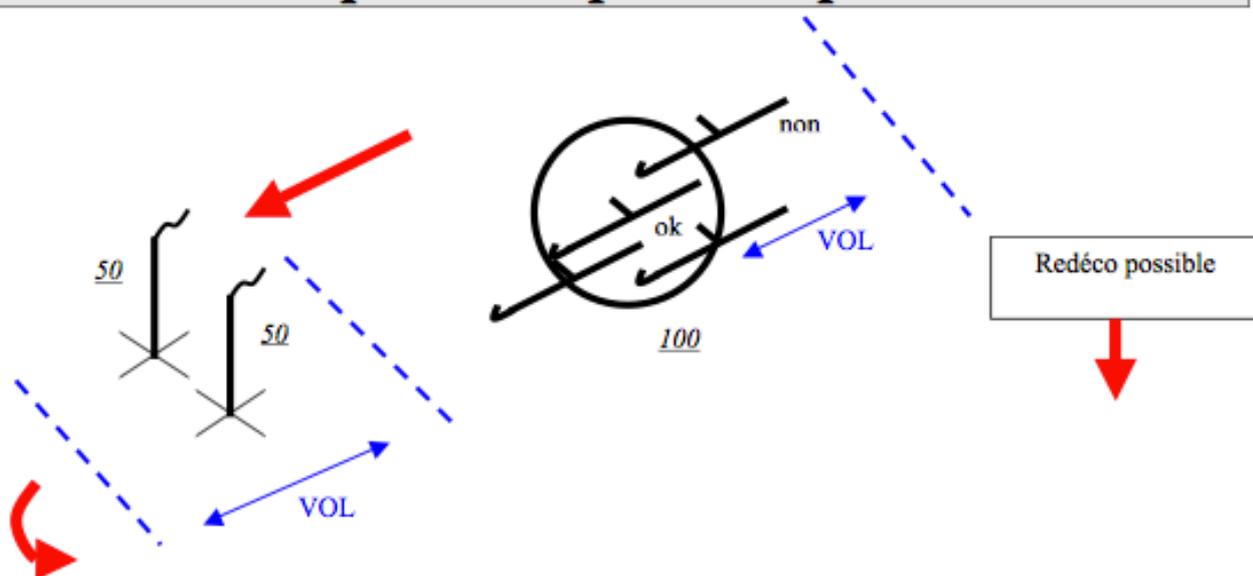


- \_ 4 piquets à toucher avec le corps ou les skis en vol ou au sol.
- \_ Chaque piquet est indépendant pour le marquage des points.

***Mêmes règles sur toutes les manches***

## 5<sup>ème</sup> atelier

**Le rebond = Touch + 2 Piquets en vol**  
**100pts + 2×50pts = 200 points**



- \_ Arrivée dans le touch en volant en respectant l'entrée de zone en bleue.
- \_ La chaussure du pilote fait office de repère pour la validation du touch (extérieur du cercle = non, sur ou dans le cercle = ok).
- \_ Toucher ensuite les piquets en volant **uniquement** en respectant la zone bleue. Chaque piquet est indépendant de l'autre.
- \_ Les piquets et le touch sont **totalemt indépendants** c'est-à-dire qu'un pilote peut valider seulement les piquets, seulement le touch, ou encore valider toute la zone en réussissant le touch et en touchant en vol les deux piquets.

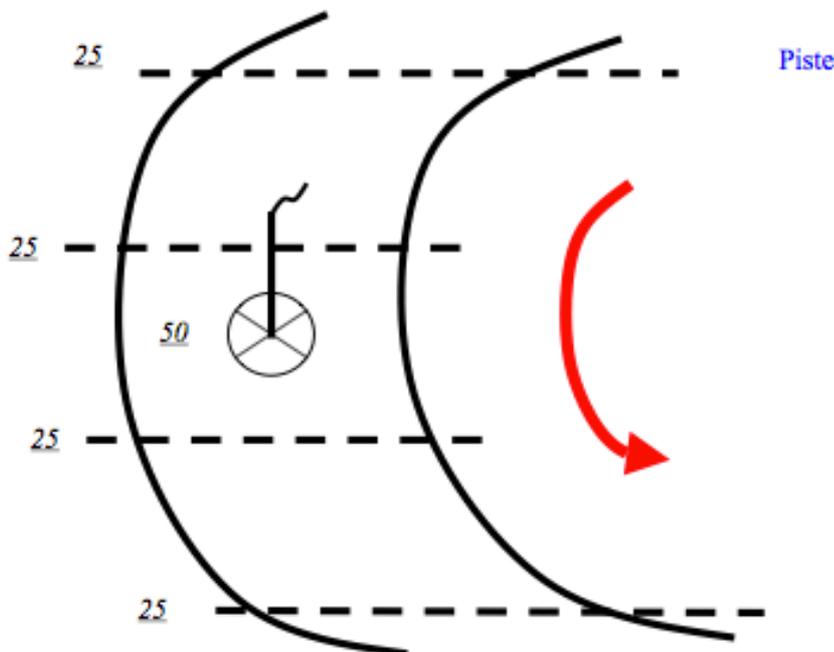
Modification de l'atelier possible :  $2 \times 25pts + 100pts + 2 \times 25pts = 200pts$

- \_ 2 piquets supplémentaires à toucher en vol par le pilote ou les skis et placés avant le touch.

## 6<sup>ème</sup> atelier

**Le Virage relevé = Zone glissée en virage + piquet**

**$4 \times 25\text{pts} + 50\text{pts} = 150\text{ points}$**



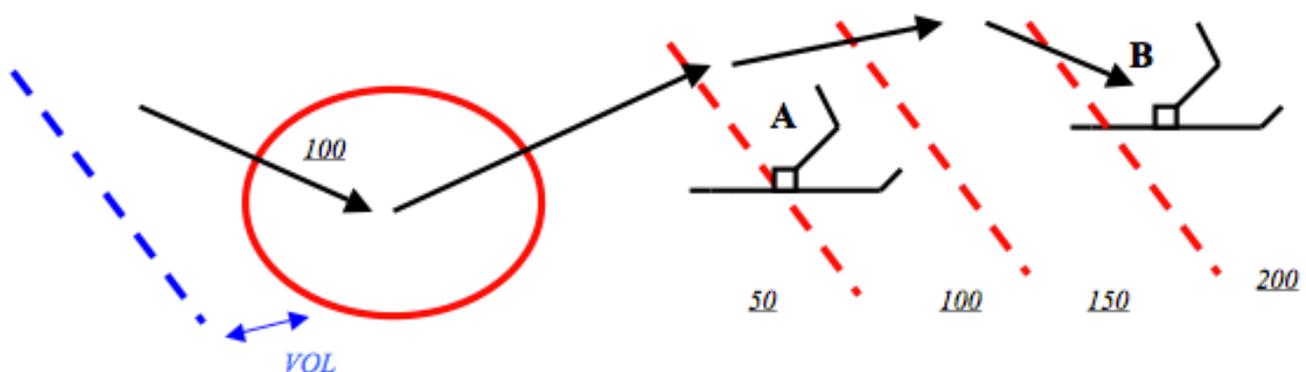
- \_ **Chaque ligne et le piquet sont indépendants pour le comptage des points.**
- \_ **Les lignes doivent être traversées en glissant avec les 2 skis au sol.**
- \_ **Possibilité d'arriver en vol dans la zone pour marquer les lignes suivantes.**
- \_ **Les lignes traversées en glissant sont comptées jusqu'au 1<sup>er</sup> redécollage** et donc les lignes qui pourraient être traversées en glissant après un éventuel redécollage dans la zone ne seront pas validées.
- \_ **Le piquet doit être touché par le corps ou les skis en volant ou en glissant.**
- \_ **Le redécollage est interdit en cas de « crash » sur cette zone.**

**Modification de l'atelier possible :  $4 \times 25\text{pts} + 2 \times 25\text{pts} = 150\text{pts}$**

- \_ **Il y aura 2 piquets au lieu d'un seul.** Les piquets seront indépendants du reste et rapporteront 25 points chacun. **A toucher en vol ou au sol.**

## 7<sup>ème</sup> atelier

### **La Ressource : Max 300 points (100 pts +50 pts par lignes traversées)**



- \_ Arrivée dans le touch en volant en respectant l'entrée de zone en bleue.
  - \_ La chaussure du pilote fait office de repère pour la validation du touch (extérieur du cercle = non, sur ou dans le cercle = ok).
  - \_ Pour que la ressource soit validée, aucune partie des skis ne doit toucher la ligne pour quitter la zone du touch, sinon le touch est validé mais pas la ressource.
- Sans touch : 0 points.  
La ressource doit être aérienne et non pas un simple bond.

Pour la ressource, c'est l'endroit touché par le pied qui valide la zone.  
Si le pied est sur la ligne, les points de la zone suivante sont attribués.

100 points + 50 par ligne traversée en vol. Max possible : 100 + 200 = 300 points

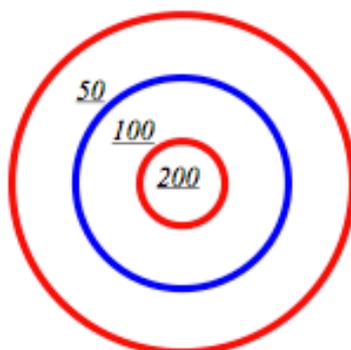
Exemple : A : 100 + 100 = 200 points (pied entre 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> ligne)  
B : 100 + 200 = 300 points

***Mêmes règles sur toutes les manches***

## 8<sup>ème</sup> atelier

### La Cible

**Max 200 points (0, 50, 100 ou 200 points)**



- \_ L'atterrissage peut se faire dans un sens ou dans l'autre en fonction du vent.
- \_ **Il s'agit de 3 cercles de tailles différentes.** A l'extérieur du plus grand cercle le pilote ne marque aucun point. Un posé dans le plus grand cercle rapporte 50 points. Le cercle moyen vaut 100 points et le petit cercle donne le maximum à savoir 200 points.
- \_ **La chaussure du pilote fait office de repère pour la validation de la cible** (extérieur du cercle = non, sur ou dans le cercle = ok). Si par exemple les spatules sont dans le cercle bleu mais les chaussures dans le grand cercle rouge, le pilote marquera les points du grand cercle rouge (c'est-à-dire 50 points).

***Mêmes règles sur toutes les manches***

#### **QUELQUES REGLES IMPORTANTES A L'ATTERRISSAGE :**

- \_ Pas de survol de la gare de départ du télésiège
- \_ Pas d'accro au-dessus du public, des chalets et du télésiège.
- \_ Une fois posé, chaque pilote doit mettre sa voile en bouchon rapidement et dégager la zone pour ne pas gêner les autres pilotes en approche.
- \_ Le pliage se fait dans la zone spécialement prévue à cet effet et non sur l'atterrissage lui-même.
- \_ Pour que nous puissions faire les manches prévues, merci de remonter rapidement au décollage.



## Note aux organisateurs

- Il serait souhaitable d'avoir le même juge sur un atelier pendant la durée d'une manche, ce qui permettrait au juge en cas de doute d'accorder les points. Ce même juge aura pu noter tous les concurrents de façon équitable.
- La liste des 10-15 premiers pilotes de l'année n-1 et de l'année n-2 vous sera fournie, afin que ces pilotes gardent, pour l'ensemble des épreuves du challenge, toujours le même dossard (n°1 à 15).
- Les résultats devront être fournis sur le fichier Excel officiel à l'adresse suivante [dom.leclercq@gmail.com](mailto:dom.leclercq@gmail.com) le lendemain de la compétition. Un texte et quelques photos seront les bienvenus, pour le site FFVL.
- Les clubs organisateurs sont tenus de faire une demande de subvention sur le site internet de la FFVL en y présentant un budget prévisionnel.
- Un compte rendu et un bilan financier seront exigés à titre de justificatif pour la comptabilité de la FFVL.