



# Règlement des compétitions

## Deltaplane 2020



***Comité National Delta***

Le présent règlement ne concerne que les compétitions "classiques" de distance

Ce règlement est destiné à tous les organisateurs de compétitions et pilotes licenciés à la FFVL.

Il peut être téléchargé sur le site web <http://delta.ffvl.fr> ou obtenu sur simple demande au secrétariat de la FFVL.

- Adresse courriel du "compète-mestre" désigné par la commission compétition nationale : [competition-cnd@ffvl.fr](mailto:competition-cnd@ffvl.fr)

- FS : logiciel qui se télécharge sur le site de la FAI <http://fs.fai.org/>

Toute partie de ce règlement qui pourrait être interprétée le sera par le jury de la compétition, et en dernier ressort par la commission compétition delta qui statuera dans un délai d'un mois sur la base des réclamations qui lui seront présentées par écrit.

Merci aux organisateurs,  
Bons vols à tous,  
Pour la commission compétition delta.

Attention : Des mises à jour du règlement peuvent exceptionnellement avoir lieu en cours d'année. Ces mises à jour et informations importantes seront annoncées sur le site FFVL. Le règlement en vigueur est celui téléchargeable sur le site FFVL la veille de l'épreuve.

## Table des matières

A CALENDRIER.....	5
B.1 Publications.....	6
B.2 Règles de l'air.....	6
B.3 Championnat de France.....	6
B.4 Coupe de France.....	6
B.5 Classe Sport.....	6
B.6 Compétitions internationales.....	7
C. COMPETITIONS OFFICIELLES.....	8
C.1 Accès aux compétitions.....	8
C.1.1 Carte compétiteur.....	8
C.1.2 Surclassement 16/18 ans.....	8
C.1.3 Montant des inscriptions.....	9
C.1.4 validation de l'inscription et annulation.....	9
C.2 Organisation.....	9
C.3 Réglementation.....	10
C.3.1 Règles de sécurité.....	10
C.3.2 Comité de pilotes et jury.....	11
C.3.3 Briefing.....	11
C.3.4 Types de manches.....	12
C.3.5 Balises et secteurs.....	12
C.3.6 Décollage.....	13
C.3.7 Types de départ.....	13
C.3.8 Arrêt de manche.....	14
C.3.9 Ligne d'arrivée.....	14
C.3.10 Pointages sécurité et GPS.....	15
C.3.11 Réclamations, protestations.....	15
C.3.12 Résultats.....	16
C.3.13 Contrôle des manches.....	16
C.4 Calcul des points.....	16
D. CHAMPIONNAT DE FRANCE.....	17
D.1 Organisation.....	18
D.2 Emplacement des ailes.....	18
D.3 Calcul des points.....	18
D.4 Classe Sport.....	18
D.3 Classements et titres.....	18

E. COUPE DE FRANCE .....	20
E.1 Date de clôture .....	20
E.2 Classements et titres.....	20
F. COMPETITIONS INTERNATIONALES .....	20
F.1 Accès aux compétitions.....	20
F.2 Classement international .....	20
G. GROUPE FRANCE .....	21

## CALENDRIER

Le calendrier annuel des compétitions est coordonné par la commission compétition. Il est publié en Janvier sur le site [www.delta.ffvl.fr](http://www.delta.ffvl.fr)

Toutes les compétitions inscrites au calendrier comptent pour le classement de la coupe de France. Les compétitions peuvent être inscrites au calendrier FAI en catégorie 2 afin d'inciter la participation de pilotes étrangers et améliorer le ranking international des pilotes présents

D'autres dates peuvent être proposées en cours d'année dans un délai minimum d'un mois avant le début de la compétition. Elles devront être validées par la commission compétition delta avant d'être inscrites au calendrier officiel.

L'adoption du GAP en compétition nationale permet d'avoir un système de décompte des points unique pour le circuit de compétition français, le championnat de France et les compétitions internationales, ce qui assure la cohérence des éléments composant la coupe de France. La dernière version du GAP servira de référence cette année, il est téléchargeable (en anglais) sur le site FAI

<http://fs.fai.org/trac/wiki/ScoringFormulas>

<http://fs.fai.org/trac/raw-attachment/wiki/ScoringFormulas/GapGuide-2011-v1.pdf>

### B. PRESENTATION GENERALE

Depuis 2002, le volet "performance" en delta est organisée en deux niveaux : un qui se veut ludique et convivial (challenges, CFD), et un plus strict (compétitions nationales, coupe de France, championnat de France). L'objectif est de proposer aux pilotes une évolution progressive en fonction de leur niveau de pilotage et de leur motivation.

Les challenges et la CFD sont ouverts à tous. Les compétitions (dont le championnat de France) sont ouvertes aux licenciés de la FFVL titulaires du brevet de pilote confirmé et de la carte compétiteur et aux étrangers disposant d'une licence FAI. Ces derniers s'ils participent à la CFD seront automatiquement classés au WXC coupe de distance internationale gérée par la FAI.

Seul le règlement compétitions est détaillé dans ce document. La CFD a son règlement en ligne sur le site FFVL : <https://delta.ffvl.fr/sites/delta.ffvl.fr/files/Re%CC%80glement%20CFD%20Delta%20FFVL%202020.pdf>

## B.1 Publications

Le calendrier des compétitions et le règlement sont publiés en début d'année par la commission compétition sur le site [delta.ffvl.fr](http://delta.ffvl.fr).

## B.2 Règles de l'air

Chaque pilote participant à une épreuve de compétition sera tenu de respecter les règles de l'air et de la circulation aérienne. Il est à la responsabilité de chaque organisateur de rappeler ces éléments et d'informer les pilotes sur les spécificités relatives au site de pratique.

## B.3 Championnat de France

Les inscriptions se feront en ligne sur le site [delta.ffvl.fr](http://delta.ffvl.fr). Un complément au règlement des compétitions sera publié par l'organisateur, après validation de la commission compétition national.

## B.4 Coupe de France

La coupe de France (CDF) est un ensemble de classements destinés à établir une hiérarchie nationale et fait partie des éléments de référence de l'entraîneur et du comité de sélection pour la sélection en groupe France. Ces classements prennent en compte pour chaque pilote les 6 meilleures manches avec les restrictions suivantes :

- Maximum 3 manches du championnat de France.
- Maximum 1 manche internationale à l'étranger.

Les classements 2020 sont clôturés au **30 novembre 2020**.

Remarque : Pour être retenu, une compétition à l'étranger doit faire partie du calendrier FAI en catégorie 1 ou 2.

## B.5 Classe Sport

La classe Sport est définie par les pilotes concourant avec une aile à mat. Les critères précis concernant la définition d'une aile « classe Sport » sont disponibles dans le règlement : Section 7A Hang Gliding de la FAI.

Les pilotes en classe sport peuvent participer à tous les événements de la classe 1 pourvu qu'ils possèdent une carte compétiteur. Un classement séparé sera extrait si au moins 5 pilotes concourent dans cette classe. La décision appartient à l'organisateur de la compétition d'organiser ou non une manche spécifique pour la classe sport.

Il est envisageable qu'un pilote de la classe 1 (aile sans mat) souhaite réaliser le circuit de la classe Sport. Dans ce cas, le pilote devra impérativement déclarer son intention au directeur d'épreuve avant l'ouverture de la fenêtre de décollage.

Un classement supplémentaire, relatif au parcours de la classe Sport et comprenant l'ensemble des pilotes quel que soit leur aile sera alors édité. Le classement « Sport » comprenant uniquement les ailes « à mat » reste le seul ayant une valeur sportive.

## **B.6 Compétitions internationales**

Les membres du groupe France, ainsi que tous les pilotes licenciés qui le désirent et qui possèdent une carte compétiteur FFVL et une licence FAI, peuvent participer aux compétitions internationales suivant le calendrier de l'année en cours de la CIVL (catégorie 2 FAI) : <http://www.fai.org/civl-events/civl-events-calendar-and-results>

## C. COMPETITIONS OFFICIELLES

La section 7 du règlement FAI fait référence. Tout ce qui peut être interprété le sera par le jury de la compétition, et en dernier ressort par la commission compétition delta.

### C.1 Accès aux compétitions

#### C.1.1 Carte compétiteur

Pour participer à une manche de compétition en France, un pilote doit avoir une licence FFVL et une carte compétiteur. Celle-ci est attribuée par le secrétariat de la fédération à tout breveté confirmé sur sa demande. Elle fait l'objet d'un complément de licence.

La carte compétiteur est attribuée automatiquement si le pilote est breveté confirmé ou s'il a déjà eu un numéro de compétiteur, après réception de sa licence annuelle et d'un certificat médical d'aptitude au vol libre en compétition datant de moins de 3 mois.

**Il appartient au pilote souhaitant demander la carte compétiteur mais ne disposant pas du brevet confirmé d'obtenir celui-ci auprès du secrétariat de sa ligue.**

#### C.1.2 Surclassement 16/18 ans

L'âge minimum d'accès à la compétition est de 18 ans, mais peut être abaissé à 16 ans révolus avec autorisation parentale.

Un pilote de moins de 18 ans peut participer aux compétitions nationales avec un surclassement accordé par la commission médicale, la commission compétition delta et la direction technique nationale, et préalable à la délivrance de la carte compétiteur.

Un "tuteur sportif" doit accompagner chaque jeune de moins de 18 ans sur chaque compétition, ce tuteur doit se déclarer auprès du directeur d'épreuve de la compétition.

La demande de surclassement doit être connue du président du club et est détaillée sur ces liens :

<http://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/FICHE%20MEDICALE%20DE%20SURCLASSEMENT%20COMPETITION%20VOLANTS%20.pdf> ,

<http://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/FICHE%20D%27EXAMEN%20et%20CERTIFICAT%20MEDICAL%20VOLANT%202009.pdf> .



### C.1.3 Montant des inscriptions

Le montant maximum des inscriptions est de 20 € par manche proposée pour un service minimum, et pourra se voir augmenté en fonction des services proposés (panier repas, récupération ...). Il est notamment fortement conseillé aux organisateurs de prévoir ou d'organiser un service de récupération et un repas convivial au cours de la compétition.

Le club organisateur est libre de rembourser ou non ce montant si la manche est annulée.

L'inscription aux championnats de France ne peut dépasser 120€ si le paiement est fait au moins trois semaines avant le début du championnat, au-delà de cette date il peut y avoir une majoration de 30€.

### C.1.4 validation de l'inscription et annulation

L'inscription des pilotes n'est validée qu'une fois le paiement effectué. Il est possible pour un organisateur d'ajouter un complément financier en cas d'inscription tardive. En règle générale, l'inscription et le paiement se font sur le site FFVL à cette adresse : <https://delta.ffvl.fr/compet/annee>

L'annulation d'une compétition pour raison météo se décide à minima 36 heures avant le début de l'épreuve. (Jeudi soir pour Samedi matin). La décision d'annuler doit être prise en concertation avec le coordonnateur du calendrier. Tous les canaux de communication doivent être utilisés pour prévenir les pilotes inscrits (site FFVL, mailing, réseau sociaux...)

L'organisateur est en mesure d'annuler sa compétition pour des raisons logistiques et financière si moins de 12 pilotes ont validés leur inscription à 7 jours de l'évènement.

## C.2 Organisation

La compétition doit respecter le règlement officiel de l'année en cours, et doit être placée sous la responsabilité d'un directeur d'épreuve (DE). Celui-ci ne doit pas participer à la compétition de façon à être disponible et joignable à tout moment.

Tout organisateur doit déclarer la compétition aux autorités compétentes et à la commission compétition nationale. La compétition n'est valide (et assurée) que si elle a été inscrite au calendrier national officiel.

L'organisateur doit au minimum fournir :

- Un site(s) adapté(s) aux conditions et à la nature de l'épreuve (taille, accessibilité, aménagement)

- Un poste de contrôle (PC) avec téléphone et électricité,
- Un directeur d'épreuve compétent,
- Une logistique informatique pouvant traiter les traces GPS et les résultats dans la journée,
- **système de déclenchement et d'organisation des secours permettant une intervention rapide et efficace sur tout le parcours : en particulier, l'organisateur est référencé auprès de la (des) régulation(s) d'urgence compétente(s) et le(s) numéro(s) d'accès direct évitant les bouchons téléphoniques est (sont) connu(s),**
- La liste des balises à disposition des pilotes sur demande, qu'il devra charger automatiquement dans les différents GPS
- Une information aéronautique spécifique au jour de l'épreuve : état d'activation des espaces aériens classés et réglementés, activité particulière renseignée par NOTAM (parachutage, voltige avion, autre compétition aérienne ...),
- Une carte du secteur de vol utilisé pour l'épreuve avec délimitations horizontales de toute zone d'espace aérien interdite ou impliquant un changement de règle pour le pilote, et balises de l'épreuve. Pour chacune de ces zones, expression en mètres de l'altitude maximum (et éventuellement minimum) à respecter par le pilote. Présentation obligatoire de cette carte au briefing. Exemple format A4 remis si possible aux pilotes avant l'épreuve,
- Une remise des prix avec un pot,
- Et si possible un moment festif et convivial (dîner ...).

### C.3 Réglementation

#### C.3.1 Règles de sécurité

Les règles de l'air (cf. § [B.2](#)) doivent être rappelées par le DE lors du briefing et respectées par les pilotes. Leur non-respect peut entraîner l'élimination du pilote de la manche ou de la compétition.

Lorsqu'il y a constat d'intrusion, même partielle, dans un espace aérien non autorisé, une pénalité sera appliquée au pilote. Cette dernière est corrélée à la distance verticale ou horizontale de pénétration dans l'espace aérien suivant les règles en vigueur dans la section 7a du règlement international.

Une pénalité plus sévère pourra être déterminée par l'organisateur au briefing d'ouverture de la compétition si le site est sensible.

- Responsabilité : tout pilote participant à une manche de compétition est seul responsable de sa décision de voler, ainsi que de son vol.
- Matériel de sécurité : le port du casque et du parachute de secours est obligatoire. L'emport d'une radio est vivement conseillé.
- Lest : le lest est autorisé selon les règles FAI en vigueur. La commission médicale de la FFVL déconseille fortement l'emploi de lest solide.
- Matériel autorisé : planeur ultraléger des classes 1, 2 et 5 du code sportif section 7 de la FAI.

- Instruments de vol et de communication : tout instrument de vol, de navigation ou de communication est autorisé (sauf spécifications précises et circonstanciées de l'organisateur).
- Ouvreurs, pilotes hors compétition : les ouvreurs, s'ils portent une radio, devront être sur le même canal que l'organisateur et y rester. Le décollage des pilotes hors compétition n'est pas conseillé. Toutefois, il pourra être autorisé par le directeur d'épreuve avant, pendant et après l'ouverture de la fenêtre, si leur envol ne présente aucune gêne pour les compétiteurs. Les "lièvres" (pilotes non-inscrits chargés de faciliter le vol d'un pilote inscrit) sont interdits.

### C.3.2 Comité de pilotes et jury

Un comité de pilotes doit être élu à l'occasion du premier briefing par l'ensemble des pilotes inscrits. Il est composé de 2 ou 3 représentants en fonction du nombre d'inscrits. En cas de non candidature, le DE propose les pilotes du comité.

L'organisateur doit s'entourer également d'un comité de sécurité composé de 2 ou 3 pilotes, élu par les pilotes inscrits ou à défaut nommés par le DE.

Le comité de pilotes :

- est consulté avant chaque briefing par le DE pour la préparation de la manche,
- donne son avis au DE en cas d'évolution météorologique incertaine,
- peut demander au DE l'arrêt de la manche pour des raisons de sécurité,
- rend compte à la commission compétition en cas de litige avec le DE.

Le comité de sécurité :

- Informer le DE de leurs observations en l'air sur les conditions aérologiques
- Apporter un éclairage sécuritaire sur la manche proposée, en aval de la définition de la manche par le comité de pilote.

Un jury est constitué. Il est composé du DE et de deux personnes nommées au préalable par la commission compétition ou à défaut proposées par le DE. Il statue sur les réclamations posées par les pilotes.

### C.3.3 Briefing

Le briefing est le lieu et le moment d'énoncé des conditions de la manche. Il peut y avoir plusieurs briefings. Tous les pilotes doivent être prévenus de la tenue des différents briefings. Doivent y être exposés les éléments suivants :

- fréquence radio et numéros de téléphone utilisés par l'organisation et pour les secours,

- parcours défini,
- conditions de passage des balises et de la ligne d'arrivée,
- points particuliers sur le parcours,
- horaires d'ouverture et de fermeture de la fenêtre de décollage,
- heure maximale d'extension de fenêtre,
- type de départ (multiple, course ...) avec les horaires des différents départs,
- autorisation de redécollage(s) et conditions (heure limite, zone de poser obligatoire),
- conditions de validation en cas d'interruption en cours de manche,
- conditions de récupération et heures limites de pointage sécurité et GPS.
- paramètres GAP (valables pour toute la durée de la compétition)

### **Modification de manche**

La manche peut être modifiée par le DE ou sur demande du comité de pilotes si et seulement si :

- Aucun concurrent n'est en l'air,
- L'ensemble des pilotes peut décoller pour cette nouvelle manche sans préjudice sur l'égalité des chances de réussite de chaque pilote.

#### **C.3.4 Types de manches**

Un seul type de manche peut être organisés pour le classement coupe de France.

- but fixé : le parcours comporte de zéro à plusieurs points de virage, mais se finit toujours par un goal virtuel. Le temps mis pour effectuer le parcours est pris en compte, ou à défaut, la distance parcourue, en fonction pour chaque pilote de la distance manquante pour arriver au but.
- Le directeur d'épreuve pourra lorsque les conditions météorologiques, la difficulté des manches, les spécificités locales du site l'imposent, proposer aux pilotes moins aguerris de choisir de voler avec la classe Sport, sachant qu'ils ne pourront pas figurer aux classements officiels (FAI, Coupe de France,...)

#### **C.3.5 Balises et secteurs**

Un point de virage est en général un endroit caractéristique reconnaissable en vol (antenne, église, bâtiment, carrefour ...), mais dans certains cas, l'organisateur peut choisir une balise virtuelle.

A chaque point de virage est défini un secteur (en général un cylindre de 400 m de rayon autour du point) dans lequel le pilote doit passer. Mais le DE peut jouer sur ce paramètre.

Les points du parcours, leurs coordonnées GPS et les secteurs correspondants sont définis explicitement lors du briefing. En cas de décalage entre le point

visuel caractéristique et le point GPS, c'est le point GPS qui prévaut. La preuve de franchissement d'une balise sera apportée uniquement par la trace GPS.

En général les balises sont introduites à l'inscription dans les GPS des compétiteurs. En cas de rajout, les nouvelles coordonnées du ou des points devront apparaître sur le panneau de briefing clairement et dans la même unité que les balises introduites dans les GPS.

### C.3.6 Décollage

La fenêtre de décollage définie au briefing ne peut plus être modifiée par le DE après qu'un pilote inscrit a décollé. Tout concurrent n'ayant pas décollé pendant l'ouverture de la fenêtre est considéré comme n'ayant pas participé à la manche. Le DE peut arrêter les décollages si les conditions lui paraissent momentanément dangereuses sur le site. Dans ce cas, la fenêtre est allongée d'une durée égale à celle de l'interruption, sans dépasser cependant l'heure maximale d'extension de fenêtre précisée au briefing.

#### **Epreuves en remorqué**

Le DE décide de l'ordre de décollage et de la hauteur de largage. Tous les largages doivent être effectués à des hauteurs quasiment identiques.

#### **Redécollage**

La possibilité de redécollage est à la discrétion du DE, et est annoncée au briefing. Le choix sera dicté par la durée de la rotation entre atterrissage et décollage, la météo, le nombre d'ouvriers ...

Plusieurs redécollages peuvent être autorisés, en particulier en remorqué. Le pilote désirant redécoller doit s'être posé dans la zone définie au préalable par l'organisateur, zone qui ne pourra excéder un rayon de 10 km autour du décollage.

En cas d'épreuve en remorqué, le DE décide des conditions (ordre) de redécollage, en particulier après une rupture de fusible en sortie de décollage ou en montée.

### C.3.7 Types de départ

La ligne de départ (cercle de largeur adaptée autour du décollage ou d'une balise du parcours, ou même hors du parcours du jour) et le sens dans lequel la passer sont définis au briefing. L'absence de preuve GPS de passage de la ligne de départ vaut au pilote la distance minimum de la manche.

**Départ multiple :** Le DE donne au briefing les heures de départs

Soit une seule start, « race ».

Soit plusieurs starts avec un espacement de 15 à 30 mn

Le DE veille à ce que le délai entre l'ouverture du décollage et le premier départ permette à chacun de choisir son temps. Une heure est à minima recommandée mais le choix est laissé au DE.

Le temps pris en compte pour le départ du coureur commence à la start précédent son départ. Un pilote partant avant la première start sera pénalisé suivant la règle des « Jump the gun » défini dans la section 7A Hang gliding du règlement FAI. Un maximum de 5 minutes est arrêté.

### C.3.8 Arrêt de manche

Si les conditions deviennent dangereuses sur le parcours défini, le DE peut à tout moment interrompre la manche après qu'une partie ou l'ensemble des pilotes a décollé. Il devra préalablement consulter l'avis des pilotes du comité de sécurité. Il doit alors annoncer l'arrêt de la manche par tout moyen à sa convenance : appel radio sur les fréquences de vol (collectées auparavant), marque déployée au sol ...

En cas d'interruption, sauf avis contraire motivé du jury, la manche est validée s'il y a déjà au moins 1 pilotes au but ou lorsque le temps entre la première start et l'annonce d'arrêt de la manche est d'au moins 1 h. La position finale retenue des pilotes correspond au point de leur trace GPS pris 15 mn (ou un intervalle de start en cas de départ multiple) avant l'annonce de l'arrêt.

Une bonification de la distance sera appliquée suivant l'altitude des pilotes à l'instant de la position finale retenue pour le stop de la manche.

Dans les autres cas, la manche est considérée comme annulée.

### C.3.9 Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée peut être soit physique, soit virtuelle (préférable en sélective, où l'équipe d'organisation est réduite). Dans tous les cas, il est bon de conseiller aux pilotes de dépasser nettement la ligne pour s'assurer d'avoir un point de trace GPS au-delà. La trace GPS doit en effet prouver le passage de la ligne, sinon seuls les points distance sont attribués.

#### **Ligne physique**

Une ligne physique est définie par les coordonnées GPS du but (à 200 m près), sa largeur (tenant compte de la possibilité d'arrivée simultanée de plusieurs ailes, ex. : 200 m), et le sens de passage. Elle est matérialisée par une bande voyante de 50 m de large et de 80 cm de profondeur (continue ou en pointillés), perpendiculaire à l'axe de la dernière branche du parcours.

Le pilote est responsable de la franchir à une hauteur permettant son identification (environ 300 m maximum) et de vérifier son ordre de passage auprès du juge de ligne. Le juge est responsable de contrôler le passage d'un pilote bas.

Le but est considéré comme atteint si au minimum le premier contact de l'appareil au sol touche la ligne. En cas de litige, le juge peut déclasser un pilote par rapport au GPS (ex : ligne manquée au mètre près), mais ne peut pas reclasser un pilote qui n'a pas de preuve GPS.

Le juge se sera assuré que la position de la bande au sol permet de valider les traces GPS.

Le temps d'arrivée est pris au moment (à la seconde) où le nez de l'aile franchit la ligne, en utilisant seulement l'énergie de l'aile.

Le temps et l'ordre d'arrivée sont déterminés manuellement par l'équipe du juge de ligne pour les 15 premiers de la manche. Pour les suivants, le temps est déterminé par la trace GPS, seul le passage de ligne est validé par le juge.

### **Ligne virtuelle**

La ligne virtuelle est souvent un cercle ayant pour centre le point GPS du but.

On peut séparer la ligne virtuelle des points temps, de celle des points distance.

Par exemple une course s'arrêtant à 1500m du goal mais le goal doit être franchi dans un rayon de 400m. Cette solution ne sera choisie que par mesure de sécurité (risque de sur affluence à l'arrivée)

#### **C.3.10 Pointages sécurité et GPS**

L'heure limite de pointage sécurité est annoncée et affichée lors du briefing. Ce pointage évite à l'organisation de déclencher des recherches ou des secours inutiles. Aussi son omission est une faute grave qui entraîne des sanctions lourdes (0 à la manche, disqualification de la compétition). Tout participant doit pointer dès que possible après son atterrissage, soit physiquement au PC, soit par téléphone au numéro annoncé par l'organisateur.

Les pilotes inscrits sont supposés participer à toutes les manches. Aussi un pilote ne voulant pas voler en informera l'organisation avant l'heure limite de pointage sécurité. D'autre part un pilote quittant la compétition en informera l'organisateur pour être rayé de la liste des participants.

L'heure limite de pointage GPS est aussi annoncée au briefing, permettant à l'organisation de rendre le classement du jour dans de bonnes conditions. Tout pilote fera enregistrer lui-même sa trace GPS au PC, ou s'assurera que son GPS parvient au PC avant l'heure définie.

Si l'organisateur le peut, il est autorisé à organiser des pointages de trace par email.

#### **C.3.11 Réclamations, protestations**

Pour être recevable, une réclamation doit être formulée auprès de l'organisateur au plus tard 2 h après la publication des résultats provisoires. C'est le DE qui statue sur les réclamations.

S'il conteste la décision du DE, le concurrent peut protester par écrit devant le jury dans un délai d'1 jour après la décision du DE. Le jury statue dans un délai d'1 jour. En cas de rejet de sa protestation, le concurrent recevra une pénalité. Une pénalité infligée par l'organisateur ou le jury peut varier d'un minimum de 50 points à la disqualification de la manche ou de la compétition.

Des fautes seront aussi sanctionnées par des pénalités

- non-respect des règles de l'air,
- comportement dangereux,
- oubli d'appel du PC,
- erreur de pointage,
- rejet d'une protestation par le jury.

Le DE a la responsabilité du choix des pénalités du simple avertissement à la disqualification de la manche mais il devra avertir les pilotes en début de compétition du règlement appliqué.

### C.3.12 Résultats

Un compte-rendu est établi pour chaque manche par le DE et adressé dans la semaine suivant la compétition au "compètemestre" (cf. [p 2](#)). Un classement est établi pour chaque classe comprenant au moins 5 concurrents. Si une classe est moins représentée, sa manche doit être identique à celle d'une classe "majoritaire". Le mode de calcul est établi au briefing, ainsi que les paramètres retenus pour le GAP (exemple : 60km, 1h30 et 20% de pilotes au goal pour une manche à 1000 points)

### C.3.13 Contrôle des manches

Le respect du règlement est vérifié pendant les manches par le DE et le jury, puis a posteriori par un responsable nommé par la commission compétition sur la base du compte-rendu.

En cas de non-respect du règlement, de volonté délibérée de fraude, ou sur proposition de ce responsable, la commission peut déclasser un ou plusieurs pilotes ou annuler une manche.

## C.4 Calcul des points

Les points sont calculés en compétition nationale avec le logiciel FS, en utilisant le système de score international GAP dans sa dernière version.

Ce système tente de gérer les divers cas de figure avec le plus de "fluidité" possible, en particulier en estompant les aléas météo et le facteur chance. Une manche avec peu de pilotes, une distance faible, une mauvaise météo ..., sera validée, mais avec peu de points. Si un pilote s'y détache, son avantage ne



signifiera toutefois pas un handicap insurmontable pour les autres pilotes. Ainsi, les manches atypiques sont fortement dépréciées par rapport à celles plus "classiques", bonnes conditions, bon nombre de pilotes au but ..., qui marquent en général plus de 900 pts.

Le total d'un pilote (maximum 1000 pts) comporte des points vitesse, distance, position à l'arrivée et leading. Bien que la formule soit compliquée, ce système est dans l'ensemble bien accepté car il reflète assez bien les performances des pilotes. :

<http://fs.fai.org/trac/raw-attachment/wiki/ScoringFormulas/GapGuide-2011-v1.pdf>

Dans le cas des compétitions inscrites au calendrier FAI 2, un classement Open sera calculé par le logiciel de scoring. Les classements Français sont extraits du classement open sans recalcul des points par le logiciel FS.

Une publication des résultats open et français est demandée à l'organisateur dans chaque classe validée.

## **D. CHAMPIONNAT DE FRANCE**

### **Le championnat de France est open pour la classe 1**

Il est demandé aux candidats d'avoir une expérience en compétition ou un bon niveau de pratique en cross. Le nombre de places réservées au flex est de 60. Les pilotes étrangers doivent pouvoir s'inscrire pour 25 % du nombre maximum de pilotes (règlement FAI). Les places non retenues pourront être redistribuées à l'issue de la clôture des inscriptions.

Pour tout pilote français qui souhaite y participer, il faudra avoir couru au moins une manche de sélective nationale lors des 3 dernières. Pour les pilotes ne répondant pas à ce critère de sélection, une inscription en classe Sport sera proposée.

L'inscription se fera en ligne. Une liste d'attente sera mise en place. Le responsable de la commission compétition sur proposition de l'entraîneur national pourra rajouter 5 pilotes. Il devra vérifier l'expérience des pilotes inscrits et pourra refuser une inscription.

### **Publication**

La liste des sélectionnés au championnat de France sera publiée par l'organisateur après validation par le président de la commission compétition.

Il n'y a pas de convocation officielle, les pilotes sont responsables de consulter le site internet de la compétition ou le site [www.delta.ffvl.fr](http://www.delta.ffvl.fr).

## D.1 Organisation

En plus des exigences minimales énoncées au § [C.2](#), les organisateurs doivent :

- organiser l'événement sur une semaine,
- organiser un plan de communication autour de l'événement,
- gérer les inscriptions conformément aux règles de sélection,
- organiser une remise des prix avec invitation des officiels.

Il est conseillé de prévoir un briefing général au PC la veille ou le matin de la première manche, afin d'exposer les consignes de sécurité, l'emplacement des ailes ... sans la pression compétitive.

Une journée de repos pourra être prévue en fonction de la météo sur proposition du DE.

## D.2 Emplacement des ailes

Afin de limiter les tensions quand l'effectif devient important, il pourra être prévu des zones de montage laissant libres des couloirs d'accès au(x) décollage(s). L'organisation de ces zones sera précisée dans le règlement du championnat de France.

## D.3 Calcul des points

Le règlement détaillé du championnat de France sera à disposition des participants au début de l'épreuve. Il se basera sur la réglementation FAI et notamment le système de calcul GAP.

## D.4 Classe Sport

Pour éviter de dévaluer le championnat de France au classement FAI, il a été choisi de ne pas dissocier les manches de la classe sport des manches de la classe 1. Néanmoins si la situation l'exige (difficultés particulières ou conditions météorologiques), latitude est laissée au directeur d'épreuve et au comité de pilotes de définir des cercles de balises différents (Ceci vaut également pour la classe 5).

## D.3 Classements et titres

La compétition intitulée "championnat de France" sera validée seulement si le premier pilote a totalisé au moins 1500 points. Dans le cas contraire, les titres ne seront pas décernés.

**Les classements suivants seront établis :**

- open classe 1  
Extraction des classements sport, espoir, féminin et français,
- open classe 5  
Extraction du classement français,
- open classe 2.

Dans la mesure où au moins 5 pilotes participent dans chacune des classes **les titres et podiums suivants seront décernés :**

- Champion de France classe 2
- Champion de France Classe 5
  - Espoir (moins de 28 ans)
  - Féminin
  - Masculin
- Champion de France Classe 1
  - Espoir (moins de 28 ans)
  - Féminin
  - Masculin
  - Sport

Les titres décernés aux championnats de France nécessitent pour le pilote d'être détenteur d'une licence FFVL et de nationalité française.

## **E. COUPE DE FRANCE**

### **E.1 Date de clôture**

En fin de saison, les classements de la coupe de France sont arrêtés le **le 30 novembre de l'année en cours**.

Rappel : pour chaque manche, un classement séparé est établi en classe 5 et 2 s'il y a au moins 5 participants. Les manches prises en compte sont précisées au [§. B.4.](#)

### **E.2 Classements et titres**

Les classements suivants seront établis :

- En classe 1, les classements sport, espoir, féminin et français,
- En classe 5, les classements espoir, féminin et français.

Les titres suivants seront décernés :

- vainqueur de la coupe de France rigide
- vainqueur de la coupe de France classe Sport
- vainqueur de la coupe de France espoir delta : pilote de moins de 28 ans
- 1<sup>re</sup> féminine de la coupe de France delta
- vainqueur de la coupe de France delta

## **F. COMPETITIONS INTERNATIONALES**

### **F.1 Accès aux compétitions**

Les pilotes désirant participer aux compétitions internationales, le plus souvent à l'étranger, doivent préalablement demander une carte FAI, gratuite à la FFVL :

- être à jour de la licence fédérale,
- suivre la procédure en ligne : <http://parapente.ffvl.fr/licenceFAI> ,

### **F.2 Classement international**

La participation aux compétitions internationales permet de progresser dans le classement WPRS (world pilot ranking scheme) de la commission internationale du vol libre (CIVL) de la FAI : [http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder\\_id=1](http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=1) .

## **G. GROUPE FRANCE**

Le groupe France est formé pour une année civile de pilotes en classes 1 et 5 (féminins et masculins) désignés en début d'année en comité de sélection. Il est un réservoir de pilotes susceptibles d'être sélectionnés pour un événement majeur de type championnat d'Europe ou du monde (catégorie 1 FAI). Pour ces événements, une équipe de France sera composée sur proposition de l'entraîneur, en fonction des échéances et des différentes rencontres internationales. Pour toutes les compétitions sur sélection (catégorie 1 FAI), l'entraîneur se réserve le droit de proposer au comité de sélection des pilotes n'appartenant pas au groupe France.

La filière espoir permet à des pilotes prioritairement jeunes (moins de 25 ans), puis à défaut nouveaux en compétition, de découvrir celle-ci en bénéficiant d'un encadrement et de facilités de déplacement lors de compétitions nationales ou entraînements. Elle est constituée par candidature spontanée, parrainage par un compétiteur ou présentation par un responsable de ligue.

Le comité de sélection se compose des personnes suivantes :

- directeur technique national (DTN),
- président de la commission compétition delta,
- cadre référent chargé de coordonner la compétition,
- entraîneur national delta.

Il se réunit pour statuer, sur proposition de l'entraîneur national, sur :

- critères de sélection pour l'entrée en groupe France et la participation aux championnats FAI,
- composition annuelle du groupe France,
- sélections pour les championnats FAI ou autres compétitions éventuelles.

Les critères de sélection sont basés sur des données objectives comme les résultats aux compétitions internationales (classement WPRS), aux coupes et championnats de France, mais aussi sur des éléments plus subjectifs comme la motivation, les perspectives de progression, l'âge ... Le comité de sélection aura en charge cette évaluation.

Le DTN est responsable de la sélection en groupe France, il sollicite l'avis du comité de sélection sur proposition de l'entraîneur national.

En cas de sélection possible du président de la commission compétition nationale, ce dernier ne participe pas à la réunion du comité. De même pour un autre membre du comité de sélection s'il aspire à être sélectionné.

L'entraîneur national de l'équipe de France sous l'autorité du DTN assure les stages d'entraînement, la sélection aux compétitions internationales en accord avec le comité de sélection, le suivi et l'encadrement de la filière espoir, gère les déplacements, nomme les accompagnateurs et les assistants. Eventuellement, il peut nommer un chef d'équipe s'il est absent à une compétition. Ils définissent ensemble les différentes tâches à accomplir.