



Attention : Mises à jours du règlement (ce sont des mises à jour décidées si nécessaire par la CCPP en cours d'année).

Il est rappelé que le règlement en vigueur est celui téléchargeable sur le site FFVL le jour où l'épreuve est courue.

Toutes les mises à jours et informations importantes sont annoncées sur la liste e-mail des organisateurs d'épreuves accessible sur le site FFVL.

✍

Mises à jour 2005

date	description	modificateurs
		✍

Les modifications 2005 sont signalées par le pictogramme : ✍ ✍

REGLEMENT 2005 DES COMPETITIONS DE PARAPENTE



SOMMAIRE

1 ORGANISATION DE LA COMMISSION COMPÉTITIONS	7
2 ORGANISATION DES COMPÉTITIONS	8
2.1 EPREUVES RECONNUES, CALENDRIER	8
2.1.1 COMPÉTITION EN BIPLACE	8
2.1.2 COMPÉTITIONS APAISÉES	8
2.1.3 COMPÉTITIONS OPEN OU AMICALES ET CHALLENGES DIVERS	8
2.1.4 RÉCOMPENSES	9
2.2 ORGANISATEURS	9
2.2.1 AVANT LA MANIFESTATION SPORTIVE	9
2.2.2 PRÉPARATION DE L'ÉPREUVE	10
2.2.3 PENDANT LA MANIFESTATION	12
2.2.4 CHOIX DE L'ÉPREUVE	12
2.2.5 APRÈS LA MANIFESTATION	12
2.3 PILOTES	13
2.3.1 CONDITIONS GÉNÉRALES DE PARTICIPATION	13
2.3.2 INSCRIPTIONS AUX COMPÉTITIONS	14
2.3.3 JEUNES DE MOINS DE 18 ANS (JUNIORS)	14
2.4 DÉLEGUÉS TECHNIQUES	16
2.4.1 PRINCIPE	16
2.4.2 FONCTIONNEMENT	16
3 RÈGLEMENT DES COMPÉTITIONS PARAPENTE	17
3.1 PARAPENTE ET MATÉRIEL DE VOL	17
3.1.1 DÉFINITION DU PARAPENTE	17
3.1.2 PARAPENTE DE REMPLACEMENT & AUTRES MATÉRIELS	17
3.1.3 LEST	17
3.1.4 INSTRUMENTATION	17
3.1.5 PUBLICITÉ	18
3.1.6 IDENTIFICATION	18
3.2 MANCHES POSSIBLES	18
3.2.1 VALIDATION DES MANCHES	22
3.3 DÉCOLLAGE & FENÊTRE	22
3.3.1 ZONE DE DÉCOLLAGE ET ZONE DE PRÉPARATION	22
3.3.2 FENÊTRE DE DÉCOLLAGE	22
3.3.3 ORDRE DE DÉCOLLAGE	22
3.3.4 PROLONGATION DE LA FENÊTRE	22
3.3.5 DÉCOLLAGES MULTIPLES	23
3.4 BALISES ET HORAIRE	23
3.4.1 HEURE D'OUVERTURE DU DÉPART DE MANCHE	23
3.4.2 HEURE LIMITE DE MESURE DES POINTS TEMPS	23
3.4.3 HEURE LIMITE DE MESURE DES POINTS DISTANCE	24
3.5 ATTERISSAGE ET LIGNE D'ARRIVÉE	24
3.6 POINTAGE, SECURITE	25
3.6.1 PRELIMINAIRE : LISTE DES INSCRITS	25
3.6.2 LE POINTAGE SECURITE	27
3.6.3 POINTAGE SPORTIF	27
3.6.4 COMITE DE PILOTE	27
3.6.5 COLLEGE DE SECURITE (Cds)	27
3.6.6 CAS D'URGENCE	28



3.7 MESURES ET PREUVES	28
3.7.1 MESURE DU TEMPS	28
3.7.2 MESURE DES DISTANCES	29
3.8 OFFICIALIZATION DES PERFORMANCES	29
3.8.1 JURY	29
3.8.2 AFFICHAGE DES RÉSULTATS	30
3.8.3 RÉCLAMATIONS	30
3.8.4 PROTESTATIONS OFFICIELLES	30
3.8.5 RÉCLAMATIONS A LA COMMISSION	30
3.9 RÈGLES DE L'AIR	31
3.9.1 PRIORITÉS	31
3.9.2 VOL DANS LES NUAGES	31
3.9.3 RESPECT DES RÈGLES DE L'AIR	31
3.10 ACCEPTATION DES RÈGLES, SANCTIONS	32
4 PREUVES DE VOL	32
4.1 UTILISATION DU GPS	32
4.1.1 ÉVOLUTION DES RÈGLES GPS (suppression du paragraphe)	32
4.1.2 RESPONSABILITÉ DU PILOTE	33
4.1.3 UTILISATION DU GPS DANS UNE ÉPREUVE	33
4.1.4 GPS ACCEPTÉES ET NON ACCEPTÉES POUR LE CONTRÔLE	33
4.1.5 VALIDITÉ DES PREUVES GPS	33
4.1.6 LOGICIEL DE CONTRÔLE	33
4.1.7 IDENTIFICATION DU PILOTE DANS SON GPS	34
4.1.8 SECTEURS ET BALISES DEVANT ÊTRE UTILISÉ POUR LE CONTRÔLE GPS	35
4.1.9 ARRÊT D'UNE MANCHE EN L'AIR POUR RAISON DE SECURITE	36
4.1.10 BUT NON ATTEINT	36
4.1.11 PRÉPARATION DE LA MANCHE SUIVANTE	36
4.1.12 CONSEIL DE REGLAGE DE L'ENREGISTREMENT DE LA TRAJECTOIRE	37
4.1.13 DIFFUSION DES POINTS GPS	37
5 CHAMPIONNATS DE PARAPENTE	38
5.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE	38
5.1.1 GÉNÉRALITÉS	38
5.1.2 PARTICIPANTS A LA FINALE	38
5.1.3 Pour 2005 l'article 4.1.2.1 est partiellement amendé par le dispositif spécifique au championnat de France couru sur l'île de la Réunion	38
5.1.4 VALIDATION & TITRES EN JEU	39
5.2 CHAMPIONNATS DE FRANCE DE PARAPENTE (JEUNES DE MOINS DE 21 ANS)	39
5.2.1 GÉNÉRALITÉS	39
5.2.2 PARTICIPANTS A LA FINALE	39
5.2.3 VALIDATION & TITRES EN JEU	40
5.3 COUPE DE FRANCE DE PLAINE	40
5.4 CHAMPIONNATS RÉGIONAUX DE PARAPENTE	41
5.4.1 GÉNÉRALITÉS	41
5.4.2 DÉFINITION GÉOGRAPHIQUE DES RÉGIONS	41
5.4.3 Championnat régional "Alpes du Nord"	42
5.4.4 Championnat régional « ALPES du SUD »	42
5.4.5 Championnat régional "Est Vosges"	43
5.4.6 Championnat régional " Massif Central "	44
5.4.7 Championnat régional "Plaine"	44
5.4.8 Championnat régional "Pyrénées"	44
5.4.9 Championnat régional de la REUNION	45



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

5.4.10	Autres championnats régionaux.....	45
6	CLASSEMENT EN SÉRIES PARAPENTE <i>ℵ</i>	45
6.1	COUPE DE FRANCE DE PARAPENTE (SÉRIE A).....	47
6.1.1	Qualification en A <i>ℵ</i>	47
6.1.2	Manches prises en référence	47
6.1.3	Compensation de manche	47
6.2	ACCÈS À LA COUPE DE FRANCE (SÉRIE A)	48
6.2.1	PRINCIPE GENERAL.....	48
6.2.2	CHOIX DES PILOTES.....	48
6.2.3	DÉROGATIONS <i>ℵ</i>	48
6.3	SÉRIE NATIONALE B.....	49
6.3.1	Pilotes classés.....	49
6.3.2	Manches prises en référence	49
6.4	SÉRIES RÉGIONALES	49
6.4.1	SÉRIE RÉGIONALE "ALPES DU NORD".....	49
6.4.2	SÉRIE RÉGIONALE "ALPES DU SUD".....	49
6.4.3	SÉRIE RÉGIONALE "MASSIF CENTRAL".....	49
6.4.4	SÉRIE RÉGIONALE "EST-VOSGES".....	49
6.4.5	SÉRIE RÉGIONALE "PLAINE".....	49
6.4.6	SÉRIE RÉGIONALE "PYRÉNÉES".....	49
7	DIVERS	50
7.1	LISTE "ESPOIRS".....	50
7.1.1	GÉNÉRALITÉS.....	50
7.1.2	CRITÈRES D'INSCRIPTION SUR LA LISTE "ESPOIRS".....	50
7.1.3	RÔLE DES LIGUES.....	50
7.1.4	LISTE DES PILOTES AYANT LE STATUT "ESPOIRS".....	50
7.1.5	PILOTES ESPOIRS D'UNE LIGUE S'ENTRAÎNANT DANS UNE AUTRE LIGUE.....	50
7.2	LUTTE CONTRE LE DOPAGE.....	50
7.3	LICENCE F.A.I.	51
7.4	RECORDS EN PARAPENTE HOMOLOGUES PAR LA F.A.I. & LA F.F.V.L.	51
7.4.1	Meilleure performance française	52
7.4.2	Records et meilleures performances de Ligues.	53
7.4.3	Limite des mesures.....	53
7.5	COMMISSAIRES F.A.I. (VOL LIBRE)	55
8	ANNEXE : SM SCORING	56
8.1	OBJECTIFS	56
8.2	PARAMÈTRES	56
8.3	REMARQUES RELATIVES AUX DIFFÉRENTES ÉPREUVES	56
8.3.1	COURSES AU BUT.....	56
8.3.2	BUT FIXÉ EN TEMPS MINI.....	57
8.3.3	DISTANCES.....	58
8.4	PRÉCISIONS IMPORTANTES	58
8.5	FORMULES DE CALCUL.....	58



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

PREAMBULE : *ℵ*

Les organisateurs d'épreuves sont invités à se munir du « guide de l'organisateur » et du « cahier des charges de l'organisateur » disponibles gratuitement auprès du secrétariat fédéral ou sur le site Internet <http://www.ffvl.fr/Compétition/Parapente> dans la section [Organisateurs].

Ces documents complètent le présent livret de règles dans la perspective de l'organisation d'une compétition.



1 ORGANISATION DE LA COMMISSION COMPÉTITIONS

Email de la commission compétition parapente : CCPP-FFVL@yahoogroupes.fr
Les messages postés à cette adresse parviennent à tous les membres de la CCPP

Les adresses électroniques des membres de la commission ne sont pas reprises ici (mesure anti-spam) mais sont à votre disposition sur le site internet :

www.ffvl.fr/compétition/parapente/commission

Dans chaque Ligue, un Représentant Compétition Parapente est désigné par sa ligue :

La liste à jour est disponible sur www.ffvl.fr/competitions/parapente/commission

Président de la Commission des compétitions (PP + Delta) - Pascal CANTENOT
2 rue Révon 74000 ANNECY – Tel : 04.79.88.71.60

Vice-Président de la Commission PP - Sylvain MISON
Chemin Bourcieu – 38450 CHAMAGNIEU - tél. : 06.61.95.60.76

Coordonnateur compétitions vol libre – Yves GOUESLAIN
24bis, Chemin des Marmillons - 73100 AIX-LES-BAINS
Tél. : 04.79.88.24.43 - Fax : 04.79.88.92.04

Entraîneur National Equipe de France – Gestion du règlement – Développement GPS - Frédéric ESCRIBA
Verel Dessous, St Germain 74290 Talloires tél. : 04.50.64.43.23

Secrétaire de la Commission : Poste à Pourvoir

Responsable des compétitions régionales – résultats nationaux A et B - site Internet Kevin BONNENFANT
tel : 06.87.21.91.15

Formation et prospective Michel GUICHARD - Le Village 38160 BEAUVOIR EN ROYANS
Tél. (d) : 04.76.38.28.21 - Fax : 04.76.64.07.96

Coupe Fédérale de Distance : Jacques FOURNIER - Fabrice STOGER – Guillaume LAMOURE – Thierry MILLET – Sylvain RIDARD.

Records - Frédéric ESCRIBA
Verel Dessous, St Germain 74290 Talloires
tél. : 04.50.64.43.23

Représentant le Haut Niveau - Jean François CHAPUIS



2 ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

2.1 EPREUVES RECONNUES, CALENDRIER

La FFVL reconnaît les épreuves qui répondent aux normes définies par ce présent Règlement. Elles seront inscrites au Calendrier Officiel de la Fédération et leurs résultats devront parvenir, dans les 72 heures qui suivent la fin de la compétition aux personnes désignées pour valider les compétitions aux fins d'homologation par la Commission (renvoi de documents informatiques par courrier électronique).

Un calendrier des compétitions est établi par la Commission des Compétitions Parapente :

<http://www.ffvl.fr/Compétition/Parapente/calendriers>

2.1.1 COMPETITION EN BIPLACE

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

2.1.2 COMPETITIONS APAISEES

Elles sont définies comme étant des compétitions autres que A ou B. Elles peuvent revêtir diverses formes. Leur inscription au calendrier doit suivre le même circuit que les épreuves B. Les candidatures doivent être transmises au responsable régional en temps voulu (toute compétition non inscrite au calendrier officiel fédéral ne bénéficie pas de l'assurance fédérale...).

Pour participer aux compétitions apaisées, les pilotes doivent être titulaires du brevet confirmé ou de l'équivalence internationale la « IPP Card » niveau 5.

2.1.3 COMPÉTITIONS OPEN OU AMICALES ET CHALLENGES DIVERS

Remarque : lorsqu'une compétition de ce genre est officiellement inscrite au calendrier FFVL sous l'appellation « compétition apaisée », 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 :

- de l'organisateur.
- de ses préposés.
- de tous les pratiquants participant à la manifestation.

L'article 37 de la loi de 1984 prévoit qu'en cas de contravention à ces dispositions impératives, le contrevenant est puni d'une amende de 914 € à 7622 € et/ou d'un emprisonnement de 6 mois à un an.

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 :



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

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 d'une amende pénale de 762€ à 3811€ et, en cas de récidive, d'une amende de 1524 à 15244€ (Loi n° 92-652 du 13 juillet 1992, art. 12).

2.1.4 RÉCOMPENSES

Les éventuelles récompenses distribuées aux pilotes (au mérite ou par tirage au sort) ne doivent en aucun cas être financées à partir du montant des inscriptions des pilotes participant à une compétition FFVL.

2.2 ORGANISATEURS

2.2.1 AVANT LA MANIFESTATION SPORTIVE

L'organisateur devra :

Inscrire la compétition prévue au calendrier de la FFVL. Cette inscription se fait uniquement en ligne sur la page *organisations* de : www.ffvl.fr/competition/parapente.

- Le calendrier Coupe de France est élaboré par la commission compétition au cours de sa réunion d'automne sur la base des candidatures reçues.
- Les calendriers des compétitions régionales sont établis par les responsables régionaux sur la base des candidatures reçues.
- Si une date de report est souhaitée, elle doit être demandée au moment de l'inscription au calendrier. Aucun report non prévu au calendrier ne sera accepté pendant l'année.

Demander à la FFVL une attestation d'assurance (l'assurance organisateur de la compétition - sauf manifestation aérienne - est comprise dans les garanties fédérales).

Réunir les autorisations (préfecture, mairies, propriétaires des terrains,...).

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 *organisations* de : www.ffvl.fr/competition/parapente

Inscrire à la compétition que les seuls pilotes présentant leur licence-compétiteur (sauf pour les pilotes étrangers open).

Aucune participation de pilotes ne présentant pas cette licence-compétiteur, ne devra être acceptée, en application de la Loi de 1984 sur le sport. Le non-respect de cette règle entraîne la responsabilité de l'organisateur, y compris devant les tribunaux.

Cependant, les organisateurs peuvent aisément vérifier que les pilotes ont bien souscrit une licence de compétition :

A – en interrogeant la base de données «licence » sur le site FFVL (page d'accueil)

B - en téléchargeant la liste des pilotes licenciés "compétition" sur le site FFVL (pages organisations de : <http://www.ffvl.fr/Competition/Parapente>)

La présence d'un pilote sur l'un de ces supports garantit de la part de la FFVL, la prise d'une licence compétition pour ce pilote.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

2.2.2 PREPARATION DE L'EPREUVE ✍

2.2.2.1 LOGISTIQUE TECHNIQUE

Il est de la responsabilité des organisateurs d'épreuve de se munir des moyens techniques nécessaires à la production des résultats.

Les logiciels de compétitions et les bases de données des pilotes (ayant pris une licence compétition) sont fournies gratuitement par la FFVL.

Les logiciels de contrôle GPS et de calculs des résultats « Homologués FFVL » doivent être téléchargés sur la page *organisations* de : www.ffvl.fr/competition/parapente

2.2.2.2 ORDINATEURS et CABLES

Pour le contrôle GPS et la production des résultats :

Les organisateurs doivent disposer d'un ordinateur de type PC (450mhz ou plus). Attention, si l'organisateur compte utiliser un boîtier de conversion USB / Série qui permet de connecter jusqu'à quatre câbles simultanément, l'ordinateur doit être muni d'au moins un port USB. Un ordinateur de bureau permet de connecter deux câbles GPS sur les deux ports séries com 1 et com 2. Un ordinateur portable permet de connecter un seul câble. Deux câbles suffisent à gérer une compétition de plus de 100 pilotes.

Les câbles de transfert de données pour les GPS de type MLR ou Garmin classiques (connecteur rond) doivent être fournis par l'organisateur. Pour les autres types de GPS, (Autres Garmin à petit connecteur carré, (Galileo / Compeo,...) le pilote doit apporter son propre câble compatible avec les connecteurs PC.

2.2.2.3 GPS ET LISTES DE COORDONNEES DE BALISES

Les organisateurs sont invités à fournir chaque fois que possible, **par Internet et au moins** au cours de l'inscription des pilotes, les coordonnées des balises qui pourront être utilisées durant l'épreuve.

ATTENTION : ces coordonnées doivent être précises à 20m près, sans quoi leur utilisation pourrait générer de sérieux problèmes. Le format de diffusion des coordonnées doit être effectué selon le standard UTM/WGS84, elles doivent être échangées sous la forme de fichiers .WPT (Oziexplorer)

L'organisateur distribue la liste officielle des coordonnées GPS sous la forme d'un transfert informatique lors de l'inscription des pilotes le premier jour. Néanmoins les pilotes arrivés en retard ne peuvent exiger le transfert des points. Les coordonnées des points de la manche pourront leur être communiquées au moment du briefing.

NOUS INVITONS TOUS LES ORGANISATEURS D'EPREUVES A LIRE ATTENTIVEMENT LES PAGES DU SITE INTERNET FFVL CONCERNANT LE GPS A L'ADRESSE :

www.ffvl.fr/gps/gps.htm

Ces pages rassemblent des informations techniques et des conseils pratiques essentiels concernant :

-la collecte de balises GPS en vue d'une épreuve.

-toutes les nouvelles informations concernant le GPS.

IL EST AUSSI FORTEMENT CONSEILLE AUX ORGANISATEURS D'EPREUVE DE S'INSCRIRE SUR LA LISTE DE DIFFUSION «ORGANISATEURS D'EPREUVES » cf. page *organisations* de : www.ffvl.fr/competition/parapente



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

2.2.2.4 INSCRIPTIONS ET TARIFS

Les inscriptions aux compétitions en Coupe de France (ex A) comme en B, doivent s'effectuer par courrier, en ligne ou par email, normalement 15 jours avant le début de la compétition. **Une inscription n'est effective que si elle est accompagnée du paiement complet (envoi par courrier postal).**

En Coupe de France et en régionale B, il existe deux tarifs en fonction de la date d'inscription : un tarif normal et un tarif réduit.

Pour bénéficier du tarif réduit le pilote doit s'inscrire au moins 15 jours avant l'épreuve en joignant son règlement

- o P1 : Café et croissant le matin + pot à la proclamation des résultats + cartes
tarif normal 15€ – tarif réduit 7,5€ (7,5€ par journée d'épreuve)
- o P2 : Idem prestation P1+ Remontée mécanique + navettes et récupérations

tarif normal 22€ – tarif réduit 15€ (15€ par journée d'épreuve)

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

En cas d'annulation préalable à l'épreuve, les organisateurs rembourseront la TOTALITE du prix des inscriptions.

Le montant de l'inscription restera acquis à l'organisateur en cas de désistement non signalé au minimum la veille de l'épreuve.

Les prestations supplémentaires (repas, boissons, autres,...) devront être facultatives et annoncées sur le calendrier FFVL.

2.2.2.5 MAINTIEN, ANNULATION ET REPORT D'EPREUVE

L'annulation ou le maintien d'une épreuve B doivent être annoncés la veille si possible avant 13 heures et au plus tard à 17 heures.

L'annulation ou le maintien d'une épreuve de la Coupe de France **sont obligatoirement annoncés la veille avant 13 heures.**

Les dates d'un report éventuel sont à prévoir lors de l'élaboration du calendrier et doivent être mentionnées sur le calendrier arrêté en début d'année.

Si une date de report est prévue au calendrier, elle pourra être proposée aux pilotes.

Les organisateurs peuvent communiquer les informations relatives à leur compétition (liste des balises, informations diverses) sur la page *organisateur* de : www.ffvl.fr/competition/parapente

En Coupe de France :

La décision de maintien ou d'annulation est de la responsabilité de l'organisateur. Toutefois, pour prendre sa décision, il est tenu de consulter le DT.

Le premier jour de l'épreuve, une nouvelle décision sera prise sur place au plus tard à 11h et annoncée au cours d'un briefing général.

Au cours de ce briefing l'organisateur annonce s'il maintient ou annule l'épreuve

Pour chaque décision, l'avis du DT devra être communiqué aux pilotes.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Si le DT est contre l'avis de l'organisateur et que ce dernier maintient son épreuve, les pilotes absents seront remboursés intégralement.

Si le DT et l'organisateur ont le même avis sur le maintien et que la manche est annulée en cours de journée, la somme correspondant à la journée commencée sera conservée.

Au cours des jours suivants, si l'organisateur est contraint d'annuler une ou plusieurs journées, il décidera seul du montant à restituer aux pilotes.

2.2.3 PENDANT LA MANIFESTATION

A l'ouverture de la manifestation, l'organisateur devra :

Présenter le Directeur d'Epreuve (DE), celui-ci est habituellement un pilote expérimenté, très bon connaisseur du site et parfaitement instruit de la compétition et du règlement. Le DE ne peut en aucun cas participer à la compétition.

En Coupe de France :

-présenter le délégué technique désigné pour l'épreuve par la commission compétition

-former le Comité de pilotes de 3 pilotes (cf. 3.6.4)

-présenter les personnes composant le Jury (cf. 3.8.1).

Au cours du briefing général, le DE doit informer les pilotes sur les points suivants :

~~M~~étéo, développement du temps.

~~C~~ollège de sécurité.

~~E~~space Aérien, Réglementation.

~~D~~angers, obstacles, etc...

~~N~~° de téléphone PC (pour pointage sécurité), secours, navettes, etc...

~~F~~réquences Radio utilisées,

~~P~~rochaine heure de briefing sur le décollage.

2.2.4 CHOIX DE L'ÉPREUVE

La manche choisie l'est en fonction des conditions météo et aérologiques du jour avec des difficultés progressives.

Le système de calcul de points (SM Scoring) pénalise les manches courtes et celles où les difficultés sont concentrées en début de manche. Les courbes sont explicites et servent aux DE à optimiser le choix des manches.

2.2.5 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).

Cette validation se fait uniquement en ligne sur la page *Organisateur* de : www.ffvl.fr/competition/parapente.

Il doit conserver pour pouvoir fournir sur simple demande :

- les réclamations écrites éventuelles des pilotes et la réponse du Jury à celles-ci
- En Coupe de France : la Check-list de compétition co-signée par l'organisateur et le DT



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

La liste des responsables nationaux et régionaux chargés de la validation des compétitions est disponible sur www.ffvl.fr/competition/parapente

Les organisateurs ont pour responsabilité de garder une copie des résultats et une copie des données de contrôle GPS jusqu'à la fin de la saison de compétition.

2.3 PILOTES

2.3.1 CONDITIONS GENERALES DE PARTICIPATION ✍

Pour participer à une compétition FFVL, un pilote devra présenter sa licence-compétiteur avant la compétition 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).

Il est de la responsabilité du compétiteur d'obtenir sa licence validée dans les temps. Une vingtaine de jours est un délai minimum pour l'obtenir lorsque toutes les pièces ont bien été transmises.

Si un pilote n'était pas capable de produire sa licence compétition (oubli du document), les organisateurs ont la possibilité de vérifier si un pilote est bien titulaire d'une licence compétition sur le site Internet fédéral (espace pratique) en interrogeant le site Internet FFVL : <http://www.ffvl.fr/licences>.

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

La participation aux compétitions régionales (Nat B) et nationales (Nat A) est soumise à :

- Brevet de pilote confirmé ou IPP Card niveau 5
- Licence FFVL ou licence équivalente (pays de la communauté européenne).
- RC aérienne (attestation écrite rédigé en anglais ou en français).
- Carte compétiteur FFVL
- La participation aux compétitions (Nat A) est soumise à une sélection de la saison précédente.

Les pilotes seront intégrés au classement régional ou national.

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

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

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

Un classement open sera publié.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

2.3.2 INSCRIPTIONS AUX COMPETITIONS ✍

✍ ✍ A partir de 2005 la FFVL propose aux pilotes de s'inscrire en ligne sur www.ffvl.fr aux compétitions FFVL, et, pour les organisateurs, de gérer ces inscriptions de la même manière.

Ceci ne remplace pas l'envoi d'un chèque qui valide formellement l'inscription. Mais simplifie la gestion des inscriptions, des confirmations aux pilotes, des listes d'attente...

Même si vous avez déjà envoyé ou reçu des inscriptions, vous pouvez quand même utiliser ces inscriptions en ligne.

L'inscription en ligne est facultative, pour les pilotes et pour les organisateurs. Néanmoins elle préfigure d'une évolution nécessaire nous appelons donc les pilotes et les organisateurs à s'en servir :

http://www.ffvl.fr/competition/parapente/php?what=identification_licencie

Les compétiteurs classés en série A, prennent part aux compétitions de la Coupe de France, ainsi qu'en OPEN aux compétitions ouvertes aux compétiteurs classés en série B dans la limite des places disponibles.

Les pilotes inscrits en série B, prennent part aux compétitions de catégorie B. Ils peuvent participer en OPEN aux compétitions catégorie A dans la limite des places disponibles.

Pour participer à une compétition, un pilote devra confirmer son inscription par courrier dès que possible et au minimum HUIT JOURS avant le début de la compétition en précisant :

- nom, prénom, adresse, téléphone,
- numéro de compétiteur,
- en joignant son paiement
- en joignant une enveloppe timbrée à son adresse ou une adresse électronique.

IL EST CONSEILLE AUX PILOTES D'UTILISER LE FORMULAIRE D'INSCRIPTION DISPONIBLE SUR LE SITE www.ffvl.fr/competition/parapente.

(Voir aussi le paragraphe 2.2.2.4)

2.3.3 JEUNES DE MOINS DE 18 ANS (JUNIORS) ✍

Les Juniors (16/18 ans) peuvent participer aux compétitions ouvertes aux pilotes de série B sur sur-classement, mais en aucun cas aux compétitions de la Coupe de France.

2.3.3.1 MODALITES DE SURCLASSEMENT ✍

Pour obtenir le sur-classement, la demande doit être faite par le pilote au président de la commission compétition parapente.

Joindre à la demande :

- photocopie de la licence du junior,
- certificat médical du médecin autorisant expressément le sur-classement et la pratique en compétition.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

- Extrait du règlement médical concernant le sur-classement :
Article 9: L'obtention du certificat médical mentionné à l'article 7 est la conclusion d'un examen médical qui peut être réalisé par tout médecin titulaire du Doctorat d'état. Cependant, la Commission Médicale de la FFVL : 1-2-6 impose dans tous les cas de demande de sur-classement la réalisation :
 - d'un électrocardiogramme
 - d'un examen radiographique dorso-lombaire (Face type cliché de débrouillage de De Sèze et profil)

Consultez le règlement médical :

http://www.ffvl.fr/FFVL/Commission_Medicale/REGLEMENTMEDICALFFVL.pdf

- 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. Le président de la commission compétition parapente évaluera les compétences du tuteur.
- avis motivé du président de la ligue.

Le sur-classement est délivré par le Président de la Commission Compétition après avis motivé de la Direction Technique Nationale.

Il 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.

ATTENTION : Il est de la responsabilité de l'organisateur de vérifier que les pilotes mineurs (identifiés par une lettre Z sous leur voile) sont bien accompagnés de leur tuteur

2.3.3.2 RETRAIT DU SUR-CLASSEMENT

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

2.3.3.3 LETTRE

La lettre « Z » identifie les pilotes mineurs. Cette lettre doit être obligatoirement collée sur l'intrados de la voile.

2.3.3.4 PILOTES MINEURS ENCADRES PAR UNE STRUCTURE

1. 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. Ils doivent être identifiables par la lettre « Z ». S'ils désirent participer aux compétitions en dehors du Pôle, ils doivent se conformer au règlement décrit ci-dessus.
2. 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.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

2.4 DELEGUES TECHNIQUES

2.4.1 PRINCIPE

Les délégués techniques (DT) sont choisis par la commission compétition en début de saison. Ils sont donc mandatés pour ce rôle et deviennent du même coup des représentants de la FFVL sur l'épreuve. Ils ont pour rôle principal d'assister l'organisateur dans sa tâche, et en particulier de le conseiller 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 compétence et de la plus grande neutralité. Le délégué technique fait automatiquement partie du comité de pilote et du jury.

2.4.2 FONCTIONNEMENT

Les Délégués Techniques mandatés par la FFVL sont désignés pour être responsables de certaines épreuves par la Commission Compétition. Pour chaque épreuve A ou B pour laquelle un DT est désigné, le nom du délégué technique sera inscrit sur le calendrier officiel des épreuves. Il appartient au candidat DT de faire acte de candidature par email le plus rapidement possible auprès de la commission CCPP-FFVL@yahoo.com. Trois formations à destination notamment des DT sont organisées par la FFVL en 2005.

Une semaine avant l'épreuve, le DT prend contact avec l'organisateur. Il se présente et passe en revue les préparatifs de l'épreuve : inscriptions, logistique générale, ressources informatiques... Il conseille l'organisateur pour 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. Les points fondamentaux sur lesquels il se concentre sont : **l'équité et la sécurité**. Il peut s'appuyer pour cela 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 aménagés, récupération plus rapide s'il doit être présent au pointage... Il participe à l'élaboration de la manche avec le directeur d'épreuve en tant que membre du comité de pilote.

En cas de protestation officielle, le DT fait partie du jury qui doit rendre une décision. Si le DT est lui-même impliqué dans la protestation (en tant que plaignant ou partie) il doit se retirer du jury et être remplacé par un autre pilote membre du pool des DT.

Les DT mandatés par la FFVL participent gratuitement à l'épreuve sur laquelle ils interviennent.

Après l'épreuve, il s'assure que les résultats sont validés en ligne sur www.ffvl.fr dans les délais prévus. Il remplit et signe conjointement avec l'organisateur la fiche rapport de l'épreuve. Le cas échéant, il est l'interlocuteur privilégié de la commission compétition concernant l'épreuve.



3 RÈGLEMENT DES COMPÉTITIONS PARAPENTE

3.1 PARAPENTE ET MATERIEL DE VOL

3.1.1 DÉFINITION 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.

En référence avec les dispositions des paragraphes 4.12.5 et 4.19 du code sportif de la F.A.I., section 7 :

?? A tout moment, l'organisateur d'une compétition a le droit d'inspecter un parapente participant aux épreuves et de l'interdire de vol, si nécessaire, pour des raisons de sécurité

?? Chaque parapente doit être piloté à l'intérieur du domaine de vol défini par son constructeur ou par l'organisme de contrôle qui l'a testé. Les évolutions dangereuses pour les autres compétiteurs ou le public sont interdites.

3.1.2 PARAPENTE DE REMPLACEMENT & AUTRES MATERIELS

3.1.2.1 PARAPENTE DE REMPLACEMENT

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 JURY peut autoriser le changement par une aile de secours. Ce changement devra être annoncé officiellement à tous les compétiteurs.

3.1.2.2 MATERIELS ANNEXES

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.

3.1.3 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.

3.1.4 INSTRUMENTATION

Tous les instruments de vol ou de navigation sont autorisés.

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). En conséquence, l'utilisation des radios sous d'autres fréquences se fait sous la propre responsabilité des pilotes. Il est rappelé que d'autres fréquences peuvent être utilisées (utilisation négociée auprès des pouvoirs publics par des écoles notamment)



Une fréquence unique de vol pour tous les compétiteurs est obligatoire ; Cette fréquence sera annoncée aux pilotes et 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 ». Il est obligatoire pour les pilotes d'être munis d'une radio en état de marche réglée sur la fréquence sécurité. Puisque cela relève de la responsabilité du pilote, comme pour tout matériel obligatoire en compétition, l'organisateur n'a pas à veiller sur cela et ne peut être tenu pour responsable si un pilote néglige cet aspect. Néanmoins : des contrôles peuvent être effectués par le DE ou le DT 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).

Tout autre moyen de communication tactique est interdit pendant l'épreuve : les pilotes ne sont pas autorisés à échanger des informations tactiques au moyen d'une autre radio par exemple.

GPS ACCEPTES

Tous les modèles de GPS peuvent être utilisés en compétition de parapente (navigation) cependant seuls certains modèles sont acceptés pour le contrôle de la manche.

La liste des appareils acceptés pour le contrôle GPS est mise à jour sur le site fédéral www.ffvl.fr/gps/gps.htm

3.1.5 PUBLICITE

La publicité est autorisée sur les ailes ou les vêtements des pilotes dans le respect des lois en vigueur.

3.1.6 IDENTIFICATION

La présence du numéro de pilote sur la voile n'est plus obligatoire, *sauf pour les pilotes mineurs : la lettre « Z » qui les identifie doit être obligatoirement collée sur l'intrados de la voile.*

3.2 MANCHES POSSIBLES

Les épreuves suivantes peuvent être choisies par le DE :

- ?? Course au But.
- ?? Temps Mini.
- ?? Manche en départ à horaires multiples
- ?? Manche libre (Cumul tactique de balises GPS)

DESCRIPTION TECHNIQUE DES DIFFERENTS TYPES DE MANCHES :

Pour tous les types de manches :

? Les parcours comportent un décollage et un atterrissage officiels. Ils comportent en outre : aucune, une ou plusieurs balises de contournement.

? Lorsque le but n'est atteint par aucun pilote, les pilotes sont classés en fonction de la distance parcourue : la plus grande distance attribuant la victoire.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

? Les départs peuvent avoir lieu au sol ou en l'air.

Toutes les manches comportent :

? Une fenêtre d'ouverture et de fermeture de décollage

? Une heure limite d'attribution des points temps (ancienne heure limite de retour au terrain)

? Une heure limite d'attribution des points distance (ancienne heure limite de vol).

COURSE AU BUT

Elle se caractérise par un moment de départ fixe pour tous les pilotes. Le premier pilote arrivé au but a gagné. Les suivants sont classés dans l'ordre d'arrivée.

TEMPS MINI

Il se caractérise par un temps de départ variable, car choisi par le pilote à l'intérieur d'une fenêtre temporelle définie. Le pilote le plus prompt à réaliser le parcours a gagné, et les suivants sont hiérarchisés en fonction de leur temps respectif. C'est en quelque sorte une course « contre la montre ».

DEPART A HORAIRE MULTIPLES (ou clock start)

Elle est une sorte d'hybride entre les COURSES AU BUT et les TEMPS MINI. Elle est jugée comme un temps mini (sur la meilleure vitesse de réalisation du parcours), mais les moments de départ ne sont pas libres : ils sont multiples et fixés à l'avance (comme une course au but).

MANCHE LIBRE (Cumul tactique de balises GPS)

Attention, ceci est un nouveau type de manche.

Ne choisir cette manche qu'en cas de conditions météo difficiles (petites conditions).

Elle est destinée à être utilisée par des directeurs d'épreuve ayant été formés pour ces manches.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Règlement :

Dans cette manche, les pilotes réalisent un vol libre. Il s'agit pour eux de produire la plus grande distance possible tout en essayant de rentrer au but. Le pilote vole dans la direction qui lui semble la plus favorable, lorsqu'il tourne pour commencer une nouvelle branche de son parcours, il crée en quelque sorte sa propre balise. Les trajectoires enregistrées sont analysées afin d'en extrapoler la plus grande distance en fonction du nombre de segments de vol autorisé. Cette manche peut se dérouler à l'intérieur d'une aire de performance autorisée ou en espace libre. Le fait de ne pas poser au but entraîne un malus important. Le posé au but permet de marquer des points temps.

L'épreuve se définit par :

- Un nombre de segments autorisés de vol (entre deux, trois ou quatre).
- Un décollage
- 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
- Des horaires qui se déterminent comme pour une manche classique
- Une aire de performance autorisée facultative définie par 1, 2 ou 3 points.

Le premier segment de vol se mesure toujours du décollage (même si un départ est organisé en l'air).

Le dernier segment de vol se termine toujours par le lieu de posé.

Avant le calcul final des points selon une formule, la performance de chaque pilote s'exprime en km.

Un pilote rentré au but est crédité des km qu'il a réellement accomplis et d'un bonus en points temps.

Un pilote non rentré au but voit sa performance en km dégradée.

Ce type de manche peut nécessiter que le directeur d'épreuve limite l'aire de vol. Pour cela il doit utiliser des repères géographiques simples basés sur des points GPS :

Définition de l'aire de performance :

Un point GPS définit un cylindre, deux points GPS définissent un (ou des) aller-retour, trois points GPS définissent un triangle.

Remarque : ne pas confondre « l'aire de vol autorisée » avec la notion de « zone de vol interdite » : parcs naturels ; TMA ; ... Que l'on retrouve dans toutes les type de manches (y compris celle-ci), zones qui entraînent l'élimination lors de son survol. Le pilote peut sortir de l'aire de vol sans être éliminé de la manche, simplement sa performance n'est pas mesurée en dehors (la trajectoire n'est pas analysée).



Précisions pour les aires de performances :

- Mettre le décollage et l'atterrissage dans l'aire de performance
- Aire de performance déterminée par 1 point GPS : c'est un cylindre. Prendre comme point le décollage ou l'atterrissage.
- Aire de performance basée sur deux points GPS : la performance en KM sera calculée sur la base d'aller / retour entre les deux points GPS et les mesures de performance seront obtenues 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.
- Lorsqu'un pilote sort de l'aire de performance, ses km ne sont plus comptabilisés. Ils sont à nouveau comptabilisés lorsqu'il entre dans l'aire.

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.

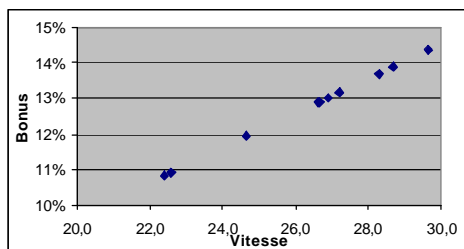
En clair si vous volez 100 Km

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 (A, B ou plaine).



3.2.1 VALIDATION DES MANCHES

Pour la validation des manches, seuls sont pris en compte les pilotes concourant pour le classement REEL de la compétition à l'exclusion donc des pilotes courant en OPEN.

Pour être valide, le nombre de pilotes devra être supérieur ou égal à 8 (compétitions Plaine) ou 10 (autres compétitions).

Dès lors qu'une manche a été validée, il n'est pas possible de lancer une seconde manche le même jour.

3.3 DÉCOLLAGE & FENETRE

3.3.1 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.

3.3.2 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 est validée si le temps total minimum de l'ouverture de la fenêtre a été au minimum de 30 secondes par pilote inscrit (cette durée minimum pourra, selon les sites, être portée jusqu'à une minute par pilote inscrit, le temps retenu étant annoncé au briefing).

3.3.3 ORDRE DE DECOLLAGE

L'ordre de décollage est libre à l'intérieur de la fenêtre fixée à l'avance par le 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 des membres de son club ou par d'autres personnes avec l'accord du DE.

Après une tentative infructueuse de décollage, le pilote n'encourt aucune pénalité, mais il doit se conformer aux instructions du DE pour renouveler sa tentative.

Sur les décollages de petites tailles où peu de voiles peuvent décoller simultanément, le directeur d'épreuve pourra 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 pourra obliger le pilote à ressortir 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.

3.3.4 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 une heure limite dite de prolongation qui doit avoir été annoncée au briefing.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Si, au moment de la réouverture de la fenêtre, le temps restant à courir (jusqu'à l'heure limite de prolongation) est inférieur au temps minimum de validation pour le total des pilotes n'ayant pas décollé, la fenêtre doit rester fermée et la manche ne peut plus être validée.

Exemple : au moment de la réouverture de la fenêtre, 32 pilotes n'ont pas décollé, il reste 15 minutes avant l'heure limite de prolongation et le temps de validation par pilote a été fixé à 30 secondes, la fenêtre peut ne pas être ouverte.

3.3.5 DÉCOLLAGES MULTIPLES

Au cas où un problème touchant à la sécurité surviendrait au moment du décollage d'un pilote (brindille ou nœud dans les suspentes par exemple), le DE est seul juge pour autoriser ce 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.

3.4 BALISES ET HORAIRES

Dans la plupart des cas, la balise devrait être un endroit typique parfaitement reconnaissable en vol : clocher, tour, maison isolée et située dans un emplacement caractéristique (croisement de routes, par ex.) afin que le pilote puisse apprécier physiquement la distance qui le sépare de la balise. Cependant rien n'empêche aussi le DE d'utiliser des balises purement virtuelles.

Dans tous les cas, une manche ne pourra comporter plus de sept balises (en plus du décollage et de l'arrivée).

La distance minimale entre 2 balises est de 1000 mètres.

3.4.1 HEURE D'OUVERTURE DU DEPART DE MANCHE

Afin d'augmenter le confort et la sécurité des pilotes, le départ pourra être précédé, si nécessaire, du contournement d'une balise (dite B0). Attention : en cas de B0 avant le départ, il faut tenir compte du temps nécessaire pour parcourir la distance supplémentaire entre le décollage et le départ, pour le calcul de l'horaire d'ouverture du départ (à une vitesse de 15 km/h).

3.4.2 HEURE LIMITE DE MESURE DES POINTS TEMPS

Barrière horaire au-delà de laquelle un pilote rentré à l'atterrissage officiel ne bénéficie plus de points temps mais uniquement de points distance. En d'autres termes, c'est l'heure à laquelle l'équipe du goal quitte la surveillance visuelle de la ligne d'arrivée.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

3.4.3 HEURE LIMITE DE MESURE DES POINTS DISTANCE

C'est l'ancienne « heure limite de vol ». Barrière horaire de vol au-delà de laquelle la distance réalisée ne sera plus comptabilisée. Ce dispositif est à utiliser par le DE lorsqu'un risque d'orage (par exemple) existe, ou en cas d'horaire serré (remise des prix). Le pilote peut tout à fait être encore en l'air au moment de cet horaire sans être éliminé, simplement la suite de son vol ne compte plus.

Remarque : à défaut de fixer une heure limite de mesure des points distance, le DE peut utiliser le dispositif d'arrêt des manches en l'air (pour raison de sécurité).

3.5 ATTERISSAGE ET LIGNE D'ARRIVEE

Définition de la ligne d'arrivée :

La ligne d'arrivée est matérialisée au sol par une bande de tissu de couleur blanche ou vive d'au moins 80 cm de largeur et 50 m de long. 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*). Afin de faciliter l'arrivée des pilotes ayant beaucoup d'altitude, la ligne physique est prolongée par une ligne virtuelle mesurant 200m de part et d'autre du point central de la ligne physique.

Placement de la ligne d'arrivée : elle doit être placée perpendiculairement à l'axe séparant la dernière balise du but. Le centre de la ligne d'arrivée doit être placé sur le point GPS du but. En cas d'impossibilité le DE place la ligne où il le désire sur le terrain et relève le point GPS au centre de la ligne. C'est ce point qui, dans ce cas, sert pour le paramétrage du logiciel de contrôle.

Pour être considéré comme ayant terminé le parcours, le pilote doit survoler ou au moins se poser sur la ligne d'arrivée physique.

Le posé étant défini par le premier contact physique entre le sol et le parapentiste.

La décision du juge de ligne sur le franchissement de la ligne d'arrivée prévaut sur la décision du logiciel de contrôle.

Le survol de la ligne peut se faire dans les deux sens.

Objectif du pilote et conseils :

Le pilote doit survoler la ligne d'arrivée physique.

S'il arrive très haut et qu'il passe sans le savoir, légèrement en décalage par rapport à la ligne physique, la ligne virtuelle gérée par le logiciel de contrôle permettra de bien valider son arrivée sans perte de temps pour le pilote. Il est conseillé au pilote de continuer à voler sur la même trajectoire pendant dix secondes après avoir franchi l'axe de la ligne.

Le juge de ligne :

Il ne contrôle qu'une seule chose : si les pilotes arrivant à basse altitude franchissent bien la ligne physique.



Un pilote arrivant en basse altitude (moins de 100m/sol environ) doit dans tout les cas atteindre la ligne physique. S'il ne coupe que la ligne virtuelle il ne sera crédité que de points distance et non de points temps (et ce même si l'enregistrement GPS montre un franchissement valide). Le juge de ligne arbitre donc la question suivante : le pilote à-t-il pu franchir la ligne d'arrivée physique ou non ?

La réponse est évidemment oui pour les pilotes arrivés haut, mais doit être prouvé par les pilotes arrivés bas<(moins de 100m/sol environ).

⚡ ⚡ Autres formes d'arrivées possibles :

En cylindre :

Description : cylindre virtuel de 200m de rayon placé autour de la cordonnée GPS annoncée au briefing et indiquant le but; dans ce cas, aucune ligne d'arrivée physique n'est utilisée. Les temps sont pris par le GPS au moment de l'arrivée dans le cercle de 200 m.

Utilisation : Cette forme d'arrivée est déclarée au moment du briefing de manche. Ce dispositif est déconseillé lorsque l'utilisation d'une ligne physique est possible.

⚡ ⚡ Dispositif particulier :

Au cas où l'équipe en charge de la ligne d'arrivée physique n'aurait pas pu dresser la ligne en temps voulu (avant l'arrivée des premiers pilotes) ou à l'endroit prévu (encombrement imprévu de la zone choisie pour dresser la ligne), le cylindre virtuel de 200 m de rayon sera utilisé.

3.6 POINTAGE, SECURITE

3.6.1 PRELIMINAIRE : LISTE DES INSCRITS

L'impératif de sécurité impose à l'organisateur de connaître avec exactitude la liste des pilotes sous sa responsabilité, et d'être certain qu'après le vol, ces pilotes sont posés et récupérés.

L'organisation considère que **tous les pilotes inscrits à la compétition participeront à toutes les manches.** Aussi :

- **Si un pilote décide de ne pas voler, il doit en informer l'organisation avant l'heure limite de pointage sécurité.**
- **Si un pilote décide de quitter la compétition, il doit en informer l'organisateur qui le supprimera de la liste des pilotes inscrits.**

Il est de l'intérêt de l'organisateur de faire prendre conscience de ce devoir de pointage. A cet effet, il est vivement encouragé à faire signer à l'ensemble des pilotes une fiche de rappel au début de l'épreuve.

Feuille type :



POINTAGE SECURITE

Compétition de

Nom du pilote.....N°.....

Aile.....Couleur.....

Numéro de portable.....

1. Je m'engage à faire un pointage sécurité soit par téléphone au numéro ci-après, soit en signant la feuille de sécurité à l'atterrissage, **avant l'heure limite de pointage sécurité.**
2. Je m'engage à participer à toutes les manches de cette compétition et si je devais quitter la compétition ou ne pas participer à une manche, je m'engage à signer la feuille de sécurité en notant clairement l'heure et le jour de mon départ.
3. En cas de manquement à ces obligations, la commission compétition me retirera 500 points sur le total de mes points au classement permanent et je serai exposé à d'autres sanctions.

Signature du pilote précédé de la mention « lu et approuvé »

(A conserver par le pilote)

Compétition de.....

Fréquence pointage / récupération.....

Téléphone pointage sécurité :

?? 1er N°.....

2ème N°.....



3.6.2 LE POINTAGE SECURITE

Tous les pilotes inscrits doivent impérativement pointer le plus tôt possible après leur atterrissage, par pointage physique (en personne au PC) ou par téléphone au numéro annoncé par l'organisateur.

L'heure limite de pointage sécurité est annoncée et affichée lors du briefing.

Le pointage sécurité permet à l'organisation de ne pas déclencher des recherches et des secours inutilement.

L'absence de pointage sécurité est une faute très grave, qui entraîne les sanctions prévues au § 3.10.

3.6.3 POINTAGE SPORTIF

Le pointage est nécessaire pour valider la performance accomplie. Chaque pilote doit pointer personnellement avant l'heure limite de pointage. L'absence de pointage sportif entraîne 0 à la manche.

L'heure limite de pointage sportif est fixée lors du briefing. Elle tient compte des éventuels délais de récupération.

3.6.4 COMITE DE PILOTE

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 du comité de pilote :

En B trois pilotes : le premier est désigné par l'organisateur, les deux autres sont élus par les pilotes concourant pour le classement réel de la compétition.

En Coupe de France, trois pilotes : le premier est désigné par l'organisateur, le second est élu par les pilotes concourant pour le classement réel de la compétition. Le dernier membre est le délégué technique mandaté par la commission compétition.

3.6.5 COLLEGE DE SECURITE (CdS)

Le collège de sécurité est un outil au service du directeur d'épreuve mais aussi des pilotes. Il est le meilleur dispositif pour déceler objectivement la limite au-delà de laquelle les conditions peuvent être dangereuses. Il doit permettre au DE de prendre des décisions adaptées quant à l'annulation ou au maintien de la manche.

Création du CdS :

Le DE désigne certains pilotes (un minimum de cinq pilotes représentatifs de tous les niveaux engagés dans l'épreuve ou non est conseillé) qui l'aideront à prendre ses décisions en lui transmettant des informations par radio. S'il est évident que des pilotes connus par le DE permettent à celui-ci d'évaluer finement les informations qu'ils expriment, chaque pilote engagé dans l'épreuve peut demander à faire partie du comité de sécurité et ne devrait pas se voir refusé son accès.



Utilisation de la radio par le CdS

Les pilotes du CdS, comme tous les pilotes engagés dans la manche, doivent être en écoute sur la fréquence pilote. A l'appel du directeur d'épreuve, les pilotes du CdS basculent sur la fréquence CdS et attendent les questions du DE. Pour plus d'efficacité et de concision, le DE organise la discussion sur la fréquence.

Le comité de sécurité doit OBLIGATOIREMENT converser sur une fréquence autorisée (fréquence d'école...) AUTRE que celle de la fréquence sécurité. Ainsi le basculement nécessaire d'une fréquence à l'autre doit être maîtrisé par les pilotes du collège de sécurité. ATTENTION lorsqu'un pilote accepte de faire partie du CdS, il s'engage auprès de tous à assurer son rôle car de lui dépend la sécurité des autres pilotes. Avoir une radio éteinte par négligence ou déchargée est inadmissible.

Il va de soi que ce dispositif basé sur le « fair-play » et les compétences humaines a ses limites et n'est pas infaillible. Il ne doit pas être une source de polémique : un comité a pour rôle de s'exprimer, non de prendre des décisions, le DE (aidé en A par le DT) reste le seul maître de toute décision. Enfin, rappelons que les pilotes restent les seuls responsables de leurs vols et de leurs décisions personnelles.

3.6.6 CAS D'URGENCE

Dès son arrivée au sol, le pilote doit replier IMMEDIATEMENT son parapente. Un parapente au sol non rassemblé ou non replié signifie :

? "J'AI BESOIN DE SECOURS"

Le pilote qui vole à proximité d'un pilote en difficulté doit lui porter assistance ou avertir par tous les moyens le DE. Le Jury appréciera le mode de compensation du score du pilote qui aura porté secours.

Le DE peut annuler la manche en cours, en cas de force majeure. Dans ce cas, il doit informer les pilotes par tous moyens à sa convenance qui auront dû être arrêtés avant la manche et précisés au briefing (appel sur la fréquence radio de sécurité + fumigènes ou autres). Les pilotes "relaient" la décision d'annuler la manche en faisant et maintenant les oreilles, afin d'alerter les pilotes "sourds".

3.7 MESURES ET PREUVES

3.7.1 MESURE DU TEMPS

Le **temps de départ** est pris à la seconde près :

soit au moment du largage (au treuil) soit au moment où le pilote franchit une ligne virtuelle définie par le GPS (cas des temps mini départ en l'air ou au sol)

soit à partir de l'heure annoncée au briefing (cas des courses au but départ en l'air).

Le temps d'arrivée est pris par le logiciel de contrôle selon la procédure décrite dans le paragraphe « atterrissage et ligne d'arrivée ».



3.7.2 MESURE DES DISTANCES

Le pointage GPS permet une mesure informatique de la distance parcourue par les pilotes. Pour les pilotes B non munis de GPS, les mesures sont prises uniquement sur une carte au 1/100000° (au besoin, une carte au 1/25000° pourra préciser le lieu exact de l'atterrissage des pilotes, lieu exact qui sera ensuite reporté sur la carte au 1/100000°).

En cas de point de départ, les distances sont mesurées à partir du décollage.

Au pointage, un rapport de vol est rempli individuellement et signé par les pilotes précisant les balises contournées, le point d'atterrissage ainsi que les pilotes posés dans le même secteur. Les mesures sont réalisées comme suit par les logiciels ou sur carte pour les pilotes B non munis de GPS :

Toutes les distances de vols sont mesurées par déduction des portions non réalisées (en mesure circulaire par rapport au prochain point non atteint).

3.8 OFFICIALISATION DES PERFORMANCES

3.8.1 JURY

3.8.1.1 JURY DE LA COMPETITION

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.

? Un délégué de la Fédération choisi par la Commission Parapente de la ligue concernée (en coupe de France, c'est le délégué technique mandaté par la commission compétition nationale).

Le délégué de la fédération 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 ainsi que le délégué de la Fédération 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.

3.8.1.2 JURY DE LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Le Jury est formé comme au Par. 7.1.1, le délégué de la Fédération étant désigné par la Commission des Compétitions Parapente. Les décisions du Jury du Championnat de France sont prises à la majorité et sans appel.

3.8.1.3 INTERPRETATION DES REGLES

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.



3.8.2 AFFICHAGE DES RÉSULTATS

L'organisateur doit prévoir et annoncer l'heure officielle des résultats et le lieu (en principe PC) de manière à ce que les pilotes puissent faire rectifier d'éventuelles erreurs de pointage ou déposer leurs réclamations si besoin.

Cet affichage doit être effectué le plus rapidement possible après chaque manche.

3.8.3 RÉCLAMATIONS

Lorsque les résultats sont provisoires, les réclamations pour une épreuve doivent être présentées par écrit auprès du directeur d'épreuve dans un délai d'UNE HEURE après l'affichage des résultats provisoires. Les réclamations tardives (pointages contestés) peuvent ne pas être acceptées au-delà de ce délai.

Le directeur d'épreuve s'informe, prend en compte toutes les dispositions et les éléments nécessaires et rend au plus vite une décision. En A, 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.

3.8.4 PROTESTATIONS OFFICIELLES

En cas de réclamation refusée par le DE, le pilote peut déposer une protestation officielle auprès du jury :

? C'est une lettre présentant et argumentant le problème.

? La demande doit être précise et clairement identifiée.

? Cette protestation doit être accompagnée d'un chèque de 30€ à l'ordre de la FFVL (ce dernier n'étant encaissé qu'en cas de réponse négative à la protestation et est restitué dans le cas contraire).

? Elle doit être remise dans l'heure qui suit le refus de la réclamation.

? Le jury doit se prononcer avant la proclamation des résultats et transmettre sa décision à la CC.

Cas spécifique de non-proclamation des résultats au cours du week-end

En cas de non-proclamation officielle des résultats à l'issue d'un week-end de compétition, les procédures prévues pour la réclamation et les protestations officielles restent valables avec un délai d'une semaine à partir du moment où le pilote aura pu être informé des résultats (publication de ceux-ci sur le site web FFVL. La procédure a alors lieu par courrier ou email (réclamation auprès du DE ; réponse de celui-ci ; Protestation auprès du jury ; réponse de celui-ci). Au cas où un pilote serait réintégré dans un classement après la publication et surtout le traitement de celui-ci (calcul global des classements A et B), il pourra bénéficier de ses points légitimes sans pour autant qu'il y ait re-calcul de la totalité des résultats pour les autres pilotes.

3.8.5 RÉCLAMATIONS A LA COMMISSION

Après avoir déposé une réclamation puis une protestation, un pilote non satisfait conserve la possibilité de 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 www.ffvl.fr

3.9 RÈGLES DE L'AIR

3.9.1 PRIORITÉS

Les pilotes doivent respecter les règles de priorité en usage. En outre, le présent règlement s'applique dans le respect des règles de l'air. En particulier, le vol dans les nuages est interdit. En cas de non-respect, des pénalités seront appliquées au contrevenant.

3.9.2 VOL DANS LES NUAGES

Le vol dans les nuages est interdit

Définition du vol dans les nuages :

Un pilote vole dans un nuage à partir du moment où une partie de sa voile ou de lui-même disparaît de la vue d'autrui.

Il 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.

La sanction pourra être zéro à la manche.

Seront sanctionnées, en premier lieu, 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.

Ainsi, il est à la charge d'un pilote accidentellement aspiré dans un nuage de manifester sa volonté de ne pas tricher en redescendant rapidement à l'altitude des autres compétiteurs. Prouvant ainsi sa bonne foi, il n'aura pas à craindre de réclamation de la part des autres pilotes.

3.9.3 RESPECT DES REGLES DE L'AIR

Une information aéronautique spécifique au jour de l'épreuve est donnée aux pilotes : état d'activation des espaces aériens classés et réglementés, activité particulière renseignée par NOTAM (parachutages, voltige avion, autre compétition aérienne ...)

Une carte du secteur de vol utilisé pour l'épreuve avec les délimitations horizontales de toute zone d'espace aérien interdite ou impliquant un changement de règle pour le pilote. Pour chacune de ces zones, expression en mètres de l'altitude maximum (et éventuellement minimum) à respecter par le pilote. Les balises de l'épreuve sont représentées sur cette carte. Un exemplaire au format A4 de cette carte est remis au pilote avant l'épreuve



3.10 ACCEPTATION DES RÈGLES, SANCTIONS

Tout compétiteur dont le comportement sportif, l'attitude verbale ou physique sera jugée par le Jury déloyale ou abusive, sera éliminé de la compétition. Il pourra en outre encourir des sanctions de la FFVL pouvant aller jusqu'à l'exclusion définitive.

Par le fait de son engagement, chaque pilote adhère sans restriction au présent règlement, lequel remplace celui de l'année précédente. Entrée en vigueur dès parution de ce règlement.

Sanctions

Absence de pointage sécurité	Rapport à la CCPP qui prononcera la suspension de la licence compétiteur.
Tricherie avérée (redécollage, traces faites au sol,...). Autres tricheries au moyen du GPS.	Elimination à l'épreuve et rapport à la CCPP avec à la clé, possibilité de suspension de la licence compétition.
Refus de se soumettre à un contrôle anti-dopage ou contrôle positif	Jusqu'à 3 années de suspension de compétition, avec extension possible à d'autres fédérations.
Absence de parachute de secours, de casque ou de radio.	Exclusion du pilote de la manche.
Vol dans les nuages avec « profit sportif » direct	Elimination à la manche
Vol en dehors de la zone autorisée au cours d'une manche	
Non respect des consignes liées à l'utilisation de l'espace aérien.	

4 PREUVES DE VOL

En Coupe de France, comme en B, la règle est l'utilisation exclusive du GPS comme preuve du vol.

Cependant, en B, un pilote ne possédant pas de GPS est autorisé à participer aux épreuves. Il devra le faire savoir à l'organisateur lors de son inscription.

Les pilotes sans GPS feront une déclaration sur l'honneur de leur parcours et auront leurs points calculés en fonction des points de ceux avec GPS.

Ils seront classés dans chaque manche en open mais ne figureront pas sur le classement général de la compétition et ne seront pas intégrés dans le classement B.

4.1 UTILISATION DU GPS

4.1.1 EVOLUTION DES REGLES GPS (suppression du paragraphe) ✍

✍



4.1.2 RESPONSABILITE DU PILOTE

Pour que le contrôle GPS fonctionne, il est nécessaire que le pilote règle et gère correctement son instrumentation GPS. Tout oubli, manquement ou erreur par rapport aux consignes qui suivent relèvent de la responsabilité du pilote.

4.1.3 UTILISATION DU GPS DANS UNE EPREUVE

Les organisateurs d'épreuves sont tenus de contrôler et d'analyser les traces des GPS.

4.1.4 GPS ACCEPTES ET NON ACCEPTES POUR LE CONTRÔLE

Voir site Internet FFVL : <http://www.ffvl.fr/gps/gps.html>

4.1.5 VALIDITE DES PREUVES GPS

Les GPS ne sont pas nominatifs et peuvent être prêtés avant un vol. Un contrôle croisé des trajectoires empêche toute fraude.

Les données sont collectées directement à partir des GPS, soit au moyen du logiciel de contrôle, soit à l'aide d'un autre logiciel (les données étant par la suite analysées par le logiciel de contrôle).

Pour être considérées comme preuves valables, les données doivent respecter le standard suivant :

- La trajectoire doit être cohérente au voisinage des points de virage et de posé.
- La trajectoire doit posséder un marquage temporel cohérent.
- L'intervalle d'enregistrement maximum recommandé est de 20 secondes.

Un GPS peut avoir été éteint en l'air, sans que cela prêle à conséquence pourvu que les points clés aient bien été enregistrés. Cependant attention, la possibilité d'arrêter une manche en l'air pourrait sérieusement désavantager les pilotes qui auraient éteint leur GPS à ce moment là...

4.1.6 LOGICIEL DE CONTROLE

Les données GPS seront traitées au moyen des logiciels homologués qui sont fournis gratuitement par la fédération (par téléchargement sur la section [organismes] de www.ffvl.fr/competition/parapente) :

Les éléments jugés par les logiciels sont :

- ? Les départs durant les ouvertures de manche
- ? Le passage dans les secteurs de balises
- ? Le lieu de posé
- ? Les temps de départ et d'arrivée (s'additionnant aux méthodes de contrôle classique)
- ? La position des pilotes à un horaire donné



4.1.6.1 CRITERE DE JUGEMENT DES PREUVES GPS

Au cours d'une manche, il est impossible que deux pilotes effectuent la même trajectoire. 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 et non pas par les objets physiques existants au sol. Cependant, l'organisateur s'efforcera d'utiliser des coordonnées correspondant à un point physique clairement repérable en vol.

Pour chaque point contrôlé du vol, la trajectoire enregistrée doit comporter :

? au moins un point à l'intérieur du cylindre

ou

? une paire de points qui reliés par une ligne droite coupe le cylindre.

Le système de tolérance variable valable en 2003 est supprimé. Cela implique qu'il est de la responsabilité du pilote d'avoir enregistré un point dans les secteurs qui le nécessitent (balise ; starts). Si le pilote utilise un écart important entre deux enregistrements de points de trajectoire : il devra rester le temps nécessaire dans le secteur pour qu'un point valable soit enregistré.

4.1.7 IDENTIFICATION DU PILOTE DANS SON GPS ✎

Afin d'accélérer le pointage, le(s) GPS d'un pilote est (sont) identifié(s).

Cette identification se fait au moyen d'un waypoint spécial en mémoire du GPS :

Le nom de ce waypoint doit être formaté comme suit :

[trait d'union] suivi de la lettre 'P' et du [numéro du pilote] sur 4 chiffres sans la lettre de région

Exemple –P0126 pour le pilote n°126

Ce waypoint spécial, dont la coordonnée n'a aucune importance, sera automatiquement mémorisé dans votre GPS lors du transfert des balises à l'inscription. Dans tous les autres cas il devra être saisi manuellement par le pilote.

Attention : en cas de transfert des balises d'un GPS à l'autre au moyen d'un câble, le waypoint d'identification doit être ajusté car il ne prend évidemment pas l'identité du nouveau pilote automatiquement.

Les GPS ne sont pas nominatifs, en cas de panne, un pilote pourra se faire prêter un GPS avant le début d'une manche. Cependant, le point d'identification devra être entré dans le GPS avant le pointage.



4.1.8 SECTEURS ET BALISES DEVANT ETRE UTILISE POUR LE CONTROLE GPS

La totalité des points de contournement d'une manche (y compris les départs) doivent être définis sur la base de cylindre. En fonction du type de départ, plusieurs types de cylindre (rayon) et d'utilisation sont possibles (cf. 0).

Les secteurs correspondants aux balises de contournement (qui suivent le départ) sont matérialisés par un cylindre ayant OBLIGATOIREMENT un rayon de 400 m et dont le centre est la coordonnée choisie pour la balise. Pour valider le passage de la balise en question, le pilote doit avoir au moins un point de sa trajectoire enregistrée situé à l'intérieur de ce cylindre.

DEPART D'UNE MANCHE AU MOYEN DU GPS

4.1.8.1 COURSES AU BUT

Le secteur de départ peut être :

- Soit un cylindre au rayon important placé autour de la première balise. Dans ce deuxième cas le pilote doit entrer dans le cylindre après l'heure de départ prévue. Cette solution est dans la plupart des cas la meilleure.

- Soit un départ au sol

Exemple : la première balise se trouve à 10km du décollage. L'ouverture de la manche se fait à 13h en franchissant une limite virtuelle formant un cercle de 9km de rayon autour de la première balise. Le pilote doit pénétrer dans le cercle après 13h. Il a le droit de pénétrer avant 13h ; dans ce cas il doit ressortir du cercle puis de nouveau y rentrer après 13h. Après le départ le pilote doit aller effectuer la balise un en rayon normal de 400m (cette première balise ne sert pas qu'au départ, c'est un point de contournement à part entière).

4.1.8.2 TEMPS MINI AVEC DEPART AU GPS :

4.1.8.2.1 CAS DU DEPART AU SOL (à utiliser uniquement par des directeurs d'épreuves expérimentés)

Le temps du pilote sera pris au moment où le pilote franchit pour la première fois une limite virtuelle circulaire autour d'une coordonnée sur le décollage choisie par le DE. Pour des raisons de sécurité, le rayon autour de la coordonnée doit être suffisamment petit pour que les pilotes ne puissent pas prendre d'altitude trop près du décollage avant de franchir la limite circulaire de départ. Avant que le pilote ne décolle, au moins quatre points matérialisant l'immobilité du pilote sur le décollage doivent être enregistrés par le GPS.

Remarque : les temps-mini classiques avec heures de départ enregistrées par des assesseurs au moment du décollage sont toujours acceptés.

4.1.8.2.2 CAS DU DEPART EN L'AIR

Le temps du pilote est pris lorsqu'il sort du cylindre de départ (comme dans la course au but). Cependant puisque c'est un temps mini, le pilote peut franchir autant de fois cette limite qu'il le désire. Le temps de départ est pris lorsque le pilote franchit pour la dernière fois la limite virtuelle.



4.1.9 ARRET D'UNE MANCHE EN L'AIR POUR RAISON DE SECURITE

Lorsqu'un problème de sécurité (en relation avec l'aérologie) survient en cours de manche, le directeur d'épreuve peut être contraint à arrêter la manche :

Si aucun pilote n'a atteint le but ou si la manche est un temps mini, la manche est obligatoirement annulée.

Si au moins un pilote a atteint le but et si la manche est une course au but la manche est obligatoirement stoppée. La meilleure position GPS enregistrée en vol avant l'heure d'arrêt sera alors utilisée pour classer chaque pilote.

L'arrêt et l'heure d'arrêt de la manche est annoncée par radio par l'organisation sur la fréquence sécurité. La manche s'arrête au moment où le premier message radio signalant l'arrêt est transmis (et cet horaire est annoncé).

4.1.10 BUT NON ATTEINT

4.1.10.1 LIEU DU POSE

Si le pilote n'atteint pas le but, il doit déclarer son lieu de posé en utilisant son GPS au moyen de la combinaison de touche « MARK + ENTER ».

Le dernier point marqué par le pilote est considéré comme la déclaration officielle de son posé. Pour ce faire, ce point doit être volontairement marqué.

La procédure à suivre est la suivante, dans l'ordre : se poser – ne pas se déplacer – marquer un point – mettre l'enregistrement de trajectoire sur « arrêt » - puis éteindre son GPS – ne surtout pas renommer le point marqué car il ne serait plus détecté par le logiciel de contrôle – ne pas rallumer son GPS avant le pointage – ne surtout plus marquer d'autres points avant le pointage.

Si le pilote atteint le but, la procédure à suivre est la suivante : se poser – mettre l'enregistrement de trajectoire sur « arrêt » - puis éteindre son GPS - ne pas rallumer son GPS avant le pointage.

4.1.10.2 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).

4.1.11 PREPARATION DE LA MANCHE SUIVANTE

Après que le pointage GPS se soit bien déroulé et avant de décoller dans la manche suivante, le pilote doit effacer son ancienne trajectoire et effacer les points créés par « MARK + ENTER ». Ne pas oublier de remettre l'enregistrement de trajectoire en fonctionnement.

4.1.11.1 CONSEILS: PREPARATION DU GPS COMME PREUVE DE VOL

Les pilotes doivent régler leur GPS correctement pour garantir un bon enregistrement de leur trajectoire :

Sur les GPS Garmin il est préférable que le mode d'enregistrement soit réglé sur « remplissage », avec un intervalle d'enregistrement temporel. Éviter absolument le mode d'enregistrement « automatique », la manche ne pourrait pas être enregistrée dans son entier.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Pour enregistrer un point sur les modèles Garmin ou MLR il faut utiliser uniquement la combinaison de touche « mark » + « enter » (mais ne pas oublier le « enter »...).

Vérifier que l'horaire et la date renvoyée par le GPS sont cohérents. S'il y a incohérence, le système d'exploitation du GPS devra être mis à jour au moyen d'un ordinateur.

⚡ Il est fortement conseillé aux possesseurs de Garmin d'utiliser une version du logiciel d'exploitation interne récente (disponible sur le site web garmin) sans quoi des incohérences de temps peuvent survenir lors du survol des lignes d'arrivées.

⚡ Sur les modèles MLR, s'assurer que le système d'exploitation est bien à jour, version 2.4 au minimum. S'assurer que le GPS est bien en mode « enregistrement ». ⚡ Régler le seuil de basculement au minimum sur 0.4km (0.39 ou 0.38 étant plus sûre).

4.1.12 CONSEIL DE REGLAGE DE L'ENREGISTREMENT DE LA TRAJECTOIRE

La trajectoire enregistrée par le GPS constitue la preuve principale qui sera analysée par le logiciel de vérification.

La trajectoire doit être enregistrée uniquement au moyen d'un intervalle de temps qui ne doit en aucun cas dépasser 20s. Cependant cet intervalle de temps n'est pas imposé, il relève de la responsabilité du pilote.

Il faut optimiser le réglage de son enregistrement pour :

1 – couvrir la totalité du vol

2 – utiliser un intervalle suffisamment petit entre deux enregistrements : 5 secondes étant l'idéal.

Voici des exemples conseillés pour couvrir un vol de 5 heures :

Modèles de GPS	Capacité de la mémoire en point	Intervalle standard	Permet un enregistrement de
Garmin 45; 40; 38; II;	768 ou moins	24 secondes	5 h 07 (*)
Garmin 48; 12; 12xl; II+	1024	18 secondes	5 h 07
Garmin 12 map; III+	1900	10 secondes	5 h 16
Garmin12cx; III	2024	9 secondes	5 h 03
MLR sp24xc « vol libre » jusqu'à v.2.5	4000	5 secondes	5 h 33

(*) Attention certain vieux Garmin 45 ne peuvent enregistrer que 500 points

4.1.13 DIFFUSION DES POINTS GPS

Au début de chaque épreuve, il est conseillé au pilote de charger les points GPS spécifiques à la compétition dans son appareil.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Le premier jour de l'épreuve, au moment de l'inscription, les organisateurs doivent assurer le chargement de ces points au moyen d'un ordinateur et du logiciel de contrôle.

Si ce service n'a pu être assuré ou si certains pilotes n'ont pas été présents, la liste des coordonnées de balises retenue pour la manche devra dans tous les cas être consignée sur le tableau de briefing. Les coordonnées fournies seront en format UTM/WGS84.

⚡ Remarque : par avance, les points GPS peuvent être communiqués aux pilotes au moyen d'Internet (déposer le fichier à l'emplacement prévu sur le site FFVL) sous la forme d'un fichier OziExplorer (logiciel en téléchargement sur le site FFVL).

5 CHAMPIONNATS DE PARAPENTE

(voir cahier des charges compétition sur le site FFVL)

5.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE DE PARAPENTE

5.1.1 GÉNÉRALITES

La FFVL reconnaît un certain nombre d'épreuves sélectives permettant, à travers les classements en séries nationales ou régionales, d'accéder à la "Finale du Championnat de France de Parapente" de l'année suivante.

5.1.2 PARTICIPANTS A LA FINALE

5.1.3 Pour 2005 l'article 4.1.2.1 est partiellement amendé par le dispositif spécifique au championnat de France couru sur l'île de la Réunion ⚡

5.1.3.1 PILOTES QUALIFIES POUR LA COMPETITION CONSTITUANT « LA FINALE »

Seront convoqués :

?1es pilotes de série A et B ayant été qualifiés pour monter ou rester en A à l'issue de la saison précédente (en effet, un pilote qualifié pour la montée en A peut choisir de rester en B tout en gardant le droit de participer à la finale du Championnat de France).

?3 pilotes issus du classement CFD

?3 pilotes issus de la Réunion

?2 pilotes issus de Nouvelle Calédonie, Polynésie et Corse.

⚡ Dispositif spécifique à l'édition 2005 du Championnat de France disputé sur l'île de la Réunion :

Dates : du 6 au 12 Novembre 2005

Voyage et hébergement 9 nuits : 600 €

Inscription : 90 €

90 pilotes au total

83 métropolitains (5 places au minimum pour les féminines)

4 sélectionnés La Réunion

3 Wilds Cards (organisateur)



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Le championnat ne compte pas pour le classement A 2005

Exceptionnellement pour 2005, il n'y a pas de places pour les pilotes B de 2004 (ils doivent monter en A pour participer)

D'un point de vue pratique, nous réaliserons une pré inscription : nous demanderons aux pilotes leur inscription très tôt - elles devront arriver **avant le 30 juin**, la liste définitive étant réalisée sur la base du classement A incluant les compétitions courues jusqu'au WE du 23 et 24 Juillet (les chèques des non qualifiés seront détruits)

La Commission compétition se réserve la possibilité d'ajuster certains articles du règlement sportif pour les adapter aux spécificités de l'épreuve Réunionnaise : les ajustement seront inscrits dans le règlement local du Championnat de France.

5.1.4 VALIDATION & TITRES EN JEU

5.1.4.1 VALIDATION

La compétition sera validée si DEUX manches au moins ont pu être courues.

Toutefois, si à la fin de l'épreuve, le nombre de points attribués au premier est inférieur à 1500 points, le classement permanent de la Coupe de France sera ramené à 1000 points constituant une manche ajoutée au total de chaque concurrent

5.1.4.2 TITRES EN JEU

A l'issue de la "Finale", les titres suivants seront délivrés :

? Le premier pilote de nationalité française en tête du classement général de la compétition constituant la "Finale du championnat de France Parapente" sera sacré CHAMPION DE FRANCE DE PARAPENTE.

? La première féminine de nationalité française du classement général de la compétition constituant la "Finale du championnat de France Parapente" sera sacrée CHAMPIONNE DE FRANCE DE PARAPENTE.

5.2 CHAMPIONNATS DE FRANCE DE PARAPENTE (JEUNES DE MOINS DE 21 ANS)

5.2.1 GÉNÉRALITÉS

Les commissions Compétitions Parapente et Jeunes de la FFVL organisent conjointement la "Finale du championnat de France Parapente Jeunes de moins de 21 ans".

5.2.2 PARTICIPANTS A LA FINALE

5.2.2.1 Pilotes admis

Pourront participer à la "Finale du Championnat de France de Parapente des Jeunes de moins de 21 ans", les pilotes de nationalité Française et, pour les étrangers, ceux possédant le statut de "résident" (à condition de n'avoir pas été sélectionné dans une équipe nationale d'un autre pays pour une compétition FAI de catégorie 1 au cours des 3 années précédentes) (à supprimer et remplacer « par inscrits sur le circuit national ou régional »), ayant moins de 21 ans au 1er janvier de l'année en cours.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

5.2.2.2 Pilotes qualifiés pour la compétition constituant la "Finale"

Seront convoqués:

- les pilotes classés en série **nationale**, n'appartenant pas au Groupe Haut Niveau
- les pilotes classés en série **régionale** ayant marqué au moins 400 points suivant les règles du classement B.

5.2.3 VALIDATION & TITRES EN JEU

5.2.3.1 Validation

La compétition sera validée si DEUX manches au moins ont pu être courues.

5.2.3.2 Titres en jeu

A l'issue de la "Finale", les titres suivants seront délivrés:

- le pilote en tête du classement général de la compétition constituant la "Finale du Championnat de France Parapente des Jeunes de moins de 21 ans" de nationalité française sera sacré "CHAMPION DE FRANCE DE PARAPENTE des JEUNES de MOINS de 21 ANS".
- la première féminine du classement général de la compétition constituant la "Finale du Championnat de France Parapente des Jeunes de moins de 21 ans" de nationalité française sera sacrée "CHAMPIONNE DE FRANCE DE PARAPENTE des JEUNES de MOINS de 21 ANS".

5.2.3.3 Annulation du championnat ou non validation

- désignation du champion et de la championne de France Jeunes sur la base du classement permanent
- Classement des pilotes inscrits au championnat sur leurs 6 meilleures manches
- les points des pilotes A seront affectés d'un coefficient de 1,3

5.2.3.4 Divers

≠ ≠ **Championnat de France Jeune** : les deux meilleures manches produite par chaque pilote seront prises en compte pour le classement B.

- Les points obtenus lors du championnat de France Jeunes ne seront pas pris en compte dans le classement permanent
- Les pilotes appartenant à un Pôle Espoirs sont soumis au règlement ci-dessus.

5.3 COUPE DE FRANCE DE PLAINE

La coupe de France de plaine constitue un élargissement à l'ensemble des pilotes licenciés (quelle que soit leur région) de l'ancienne finale du championnat régional de plaine.

Pilotes qualifiés

Tous les pilotes peuvent s'y qualifier, par le biais du championnat régional PLAINE (voir 5.4.7).

Le nombre de pilotes qualifiés dépend des capacités d'accueil du site choisi. Se renseigner auprès des responsables compétitions plaine, et sur :

www.ffvl.fr/competition/parapente/B/plaine .



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Exemple :

- 1 pilote dans chacune des ligues de plaine (soit au total 7 pilotes)
- 18 autres pilotes B sélectionnés à partir du classement régional Plaine (établi 1 mois avant la date de la compétition).
- 8 pilotes A, les 5 meilleurs au classement provisoire A (établi 1 mois avant la date de la compétition).
- 1 invité « presse »

Formule de compétition

La formule de classement est évolutive suivant le site et le mode de décollage utilisé lors de la compétition.

5.4 CHAMPIONNATS REGIONAUX DE PARAPENTE

5.4.1 GÉNÉRALITÉS

Les ligues regroupées géographiquement au sein des « régions de compétition » sont invitées à organiser des championnats régionaux à l'intention de leurs pilotes.

5.4.1.1 PARTICIPANTS AUX FINALES RÉGIONALES

5.4.1.1.1 PILOTES QUALIFIÉS POUR LA COMPÉTITION CONSTITUANT « LA FINALE »

Dans chaque région, les règles de participation ont été fixées (voir ci-dessous). Elles pourront être modifiées chaque année.

5.4.1.2 TITRES DÉLIVRÉS

À l'issue de chaque "Finale", les titres suivants seront délivrés :

Le pilote en tête du classement général de la compétition sera sacré CHAMPION RÉGIONAL XXX DE PARAPENTE,

La première féminine du classement général de la compétition sera sacrée CHAMPIONNE RÉGIONALE XXX DE PARAPENTE.

5.4.1.3 CONTRÔLE DES CHAMPIONNATS REGIONAUX

Le bon déroulement du système s'effectuera sous le contrôle des commissions régionales des compétitions parapente et des présidents des ligues concernées.

5.4.2 DEFINITION GEOGRAPHIQUE DES REGIONS

Ces régions de compétition sont constituées géographiquement de manière à former des ensembles cohérents. Elles ne correspondent donc pas nécessairement au découpage administratif des ligues.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

	Région	Composition
AN	Alpes du Nord	ligue Rhône-Alpes, sauf les départements de la Loire et de l'Ardèche
AS	Alpes du Sud	Ligue PACA
EV	Est Vosges	Ligues d'Alsace, Bourgogne Franche-Comté, Champagne-Ardenne et Lorraine
MC	Massif Central	Départements Allier, Ardèche, Aveyron, Cantal, Hérault, Haute-Loire, Loire, Lozère, Gard, Puy de Dôme
PL	Plaine	Ligues Bretagne, Haute Normandie, Limousin Poitou Charente, Nord, Normandie, Paris Ile de France, Pays de la Loire
PY	Pyrénées	ligue Aquitaine, ligue Midi-Pyrénées (sauf département de l'Aveyron), départements Pyrénées orientales et Aude.
CO	Corse	Ligue de Corse
NC	Nouvelle-Calédonie	Ligue de Nouvelle-Calédonie
PO	Polynésie	Ligue de Polynésie
RE	Réunion	Ligue de la Réunion

5.4.3 Championnat régional "Alpes du Nord"

Pilotes admis

Pourront participer au **Championnat Régional ALPES DU NORD de parapente** les pilotes :

- possédant une licence compétiteur dans un club de la région ALPES DU NORD
- et ayant réalisé au moins 3 manches dans la région ALPES DU NORD.

Pilotes qualifiés pour la compétition constituant « la finale »

La finale régionale ALPES DU NORD est une compétition B. Les pilotes doivent s'y inscrire normalement dans les délais régis par le règlement.

Formule de championnat

Le classement final sera déterminé pour chaque pilote par la somme des six meilleures manches courues sur le circuit NATIONAL B avant le week-end de la finale régionale ALPES DU NORD et les manches courues pendant la compétition constituant la finale.

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

5.4.4 Championnat régional « ALPES du SUD »

Pilotes Admis



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Pourront participer au "**Championnat Régional ALPES DU SUD de Parapente**", les pilotes possédant une licence compétiteur dans un club de la région ALPES DU SUD.

Formule de championnat constituant la « finale » et le classement en série régionale :

Un classement sera établi après la dernière compétition régionale inscrite au calendrier de la FFVL.

Ce classement prendra en compte les N meilleurs manches validées dans la ligue PACA incluant éventuellement un nombre déterminé de manches Joker.

Une manche Joker, c'est une manche validée dans une autre ligue que PACA ou une manche OPEN du circuit coupe de France.

N est la plus petite valeur des deux conditions suivantes:

?? N est inférieur ou égal à 6.

?? N = 50 % des manches validées dans la ligue PACA, arrondies à l'entier inférieur avec une manche/jour maximum.

Nombres de manches Joker:

?? Si N est inférieur ou égal à 2, seule une manche Joker est prise en compte

?? Si N est supérieur ou égal à 3, 2 manches Joker sont prises en compte.

ATTENTION : la date butoir pour le classement qui déterminera le classement final régional et le passage en A est celle de la dernière compétition régionale, les manches JOKER ne pourront plus être prises en comptes.

5.4.5 Championnat régional "Est Vosges"

Pilotes Admis

Pourront participer au **Championnat Régional EST-VOSGES de Parapente**", les pilotes possédant une licence compétiteur dans un club de la région EST-VOSGES.

Formule de championnat constituant la « finale » et le classement en série régionale :

Toutes les compétitions validées dans la région "EST-VOSGES" sont prises en compte. Un classement sera effectué entre tous les compétiteurs reprenant leurs N meilleures manches validées dans la région Est Vosges incluant éventuellement une manche JOKER*.

N est défini par la plus petite valeur :

/// N est inférieur ou égal à 5.

/// N = 50 % des manches validées en Est-Vosges arrondi à l'entier supérieur avec une manche/jour maximum.

(*) Manche JOKER:



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Le joker, c'est une manche validée dans une autre région, ou une manche OPEN du circuit de la coupe de France ou de la Coupe du Monde ou d'une épreuve FAI. Si N vaut au moins 3, alors la manche joker sera comptabilisée. A charge pour le compétiteur d'avertir le responsable régional dans le meilleur délai et de lui fournir les résultats de la compétition en question

Titres délivrés

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

Informations : <http://lavl.free.fr>

5.4.6 Championnat régional " Massif Central "

Pilotes Admis

Pourront participer au "**Championnat Régional MASSIF CENTRAL de Parapente**", les pilotes possédant une licence compétiteur dans un club de la région MASSIF CENTRAL.

Formule de championnat

Toutes les compétitions validées dans la région Massif Central sont prises en compte. Un classement sera effectué entre tous les compétiteurs prenant en compte les 6 meilleures manches validées. En outre, 2 manches extérieures à la région (en national A ou B), pourront se substituer aux deux plus mauvaises manches.

Informations : www.ffvl.fr/competition/parapente/B/MC

5.4.7 Championnat régional "Plaine"

Pilotes Admis

Pourront participer au "**Championnat Régional PLAINE de Parapente**", tous les pilotes possédant une licence compétiteur (quelle que soit leur région).

Formule de championnat

Le classement prend en compte les 6 meilleures manches réalisées par un pilote et inscrites au calendrier PLAINE (compétitions dans la région PLAINE et dans d'autres régions). En outre, 2 manches extérieures à la région pourront être prises en compte.

Informations : www.ffvl.fr/competition/parapente/B/plaine .

5.4.8 Championnat régional "Pyrénées"

Pilotes Admis

Pourront participer au "**Championnat Régional PYRÉNÉES de Parapente**", les pilotes possédant une licence compétiteur dans un club de la région PYRENEES, quelle que soit leur série A ou B.

Formule de championnat



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Toutes les compétitions validées dans la région "Pyrénées" sont prises en compte. Un classement sera effectué entre tous les compétiteurs prenant en compte les 6 meilleures manches validées. En outre, 2 manches extérieures à la région (en nationale B, ou en nationale A), pourront se substituer aux deux plus mauvaises manches.

5.4.9 Championnat régional de la REUNION

La Ligue organise au sein de la Région, un championnat régional à l'intention des pilotes licenciés compétiteurs dans un des clubs appartenant à la Région REUNION. Ce championnat est une compétition B. Il se déroule du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année en cours. (cf. calendrier annuel)

Pilotes admis

Pourront participer au championnat Régional, les pilotes possédant une licence compétiteur dans un club affilié au sein de la ligue de la Réunion.

Pilotes qualifiés pour l'ensemble des compétitions constituant la finale

Tous les compétiteurs licenciés dans un des clubs de la Région REUNION sont qualifiés.

Modalités de classement

Toutes les compétitions validées dans la Région REUNION sont prises en compte. Un classement sera effectué entre tous les compétiteurs prenant en compte 60% des manches validées par la commission régionale des compétitions de parapente.

Titres délivrés

Ces titres seront délivrés durant l'assemblée générale ordinaire de la Ligue.

Informations : www.ffvl.fr/competition/parapente/B/reunion.

5.4.10 Autres championnats régionaux

Contactez les responsables régionaux concernés pour connaître les règlements spécifiques.

6 CLASSEMENT EN SÉRIES PARAPENTE

Il est établi un classement entre tous les pilotes de Parapente possédant une licence compétiteur pour :

- 1) Favoriser l'émulation des pilotes entre eux.
- 2) Aider à la détection des pilotes de valeur ou de haut niveau potentiel.
- 3) Accessoirement, servir de support aux règles d'accession à la Finale du Championnat de France de Parapente.

Deux séries sont constituées au niveau national:

- Série **nationale A dite « Coupe de France de Parapente »**
- Série **nationale B**



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Les compétitions B ne pourront compter dans le classement national B qu'à la condition d'être inscrites au calendrier officiel de la FFVL ET être ouvertes à TOUS les pilotes B sans exclusive d'aucune sorte (par exemple, une finale régionale ou une compétition limitant la participation sur des critères autres que le nombre maximum de pilotes, ne pourra pas compter pour le classement NATIONAL B mais pourra entrer dans un classement régional).

En outre au niveau des régions Vols Libres des séries **Régionales** sont constituées.

Pour l'ensemble des séries, **nationales** ou **régionales**, les classements sont établis sur 12 mois, du 1er janvier au 31 décembre.

✍ **Epreuves « B ACCESS » ou dite « d'accès à la compétition »**

En 2005 la FFVL organisera de manière expérimentale dans sur les ligues PACA et Rhône-Alpes un circuit dit « d'accès à la compétition ». La vocation de ce circuit, basé sur le règlement B est d'inciter et d'accompagner les organisateurs et les pilotes débutants en compétition.

Modalités spécifiques aux épreuves dites « d'accès à la compétition »

- Ces épreuves sont inscrites au calendrier officiel de la FFVL
- Public concerné : les épreuves « d'accès à la compétition » sont ouvertes aux pilotes classés au delà de la 250^{ème} place (ou non classés) dans le classement de la saison précédente.
- Elles sont limitées à 45 pilotes maximums
- Règlement utilisé : Le règlement compétition « B » de l'année en cours
- Pré-requis : Posséder le brevet de pilote confirmé et la carte compétiteur (de l'année en cours) délivrée par la FFVL.
- Précision importante : Il n'est pas obligatoire de faire une saison en compétition « B access » pour s'inscrire directement aux compétitions B, c'est un choix du pilote qui souhaite s'informer et progresser à son rythme.
- Tarifs inscription pilotes : Les tarifs seront les mêmes que pour les compétitions A et B.
- Classement : La participation à ce circuit « B access » permettra d'obtenir un classement officiel établi sur les trois meilleures manches réalisées dans la saison. Ce classement permettra de délivrer le titre de Champion de Ligue « B access » en 2005.
- Organisateurs : Tous les organisateurs de compétitions A et B pourront organiser de telles compétitions. Ils bénéficieront bien-sûr de l'assurance - organisateur prévue à cet effet dans le cadre du calendrier officiel (la condition sine qua non étant d'être inscrit officiellement au calendrier FFVL). Pour la partie pédagogique, un « spécialiste » de la compétition pourra être présent. Il est important de signaler que les clubs qui s'engageront dans cette organisation pourront bénéficier d'une aide (modalités d'organisation et conseil concernant la direction de l'épreuve) en sollicitant l'un des cadres techniques de la Ligue Rhône-Alpes et PACA.

Nous comptons sur tous les Présidents de club pour diffuser cette information auprès de leurs adhérents.

COMMENT ORGANISER UNE « B-access » ?



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Afin d'établir un calendrier officiel en 2005, les présidents des clubs désirant s'engager dans l'organisation de ces manifestations devront prendre contact le plus rapidement possible (si possible avant le 15/01/2005) avec le Président de la commission compétition de la Ligue Rhône Alpes ou PACA. Pour cette première année, les inscriptions se feront auprès de Patrick BELLE (voir coordonnées sur le site internet, 06 89 44 38 53 Ligue Rhône-alpes). Et de Jean-François CHAPUIS (06 62 52 44 82 Ligue PACA) qui se chargeront des modalités d'inscription sur le site de la Fédération.

6.1 COUPE DE FRANCE DE PARAPENTE (SÉRIE A)

6.1.1 Qualification en A ✍

Pour des raisons liées à la sécurité, les pilotes âgés de moins de 21 ans au 1^{er} janvier de la saison qui commence ne pourront avoir accès au circuit de Coupe de France que s'ils se sont qualifiés deux ans de suite, sauf s'ils sont encadrés par une structure de type Pôle ou équipe de ligue. Autrement dit : A l'issue de la première qualification, le (ou la) jeune compétiteur (trice) devra refaire une année et se qualifier à nouveau pour accéder à la coupe de France et au championnat de France.

Sont admis à courir en **Coupe de France de Parapente (série A)** pour l'année suivante:

- 70 pilotes issus des premières places du classement de la Coupe de France de l'année précédente.
- 2 pilotes ayant bénéficié de dérogations attribuées par la CCPP pour des raisons médicales ou sportives
- 20 pilotes issus des premières places du classement B de l'année précédente
- 30 pilotes qualifiés par leur ligue

6.1.2 Manches prises en référence

Le nombre de manches pris en compte en A est égal à 50% des manches A validées (nombre arrondi au chiffre supérieur) avec un maximum de 6.

6.1.3 Compensation de manche

Tous les pilotes français disputant une PWC ou une autre compétition internationale sur laquelle un déplacement officiel français est planifié par l'entraîneur national ou pour un pilote participant au Championnat de France Jeunes, pourront remplacer la manche de la Coupe de France validée pendant leur absence par une manche courue. La manche de remplacement sera la plus proche en date de la manche nationale manquée (celle courue le même jour, à défaut celle courue le jour J1, puis J+1, J2, J+2, ... dans cet ordre, dans les limites de l'année civile).

Pour les manches de la Coupe de France ratées pour cause de voyage aux compétitions internationales (la veille et le lendemain des épreuves), la compensation sera identique.

Le cas échéant, la valeur de la manche internationale sera normalisée pour correspondre à la valeur de la manche nationale.

Chaque manche ne pourra compter qu'une fois.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

6.2 ACCES A LA COUPE DE FRANCE (série A)

6.2.1 PRINCIPE GENERAL

Seront qualifiés en nationale A pour l'année N+1

- ?? Les 70 premiers pilotes de la série A de l'année N
- ?? Les 20 premiers pilotes de la série nationale B de l'année N
- ?? les deux premiers tiers des pilotes féminines inscrites au classement Coupe de France de l'année N avec un minimum de 7
- ?? Les pilotes féminines classées parmi les 100 premières places du classement B de l'année N avec un maximum de 5
- ?? 30 pilotes, classés en tête des 6 séries régionales métropolitaines

La répartition de ces 30 pilotes est faite annuellement entre les 6 régions métropolitaines selon un prorata prenant en compte le nombre de compétiteurs ayant, dans chaque région, marqué plus de 400 points dans le classement en série nationale B l'année précédente.

Pour 2006 seront qualifiés par les classements régionaux :

-	AN	Alpes du Nord :	11
-	AS	Alpes du Sud :	4
-	EV	Est Vosges :	4
-	MC	Massif Central :	2
-	PL	Plaine :	4
-	PY	Pyrénées :	5

- ?? Les pilotes des régions non métropolitaines sélectionnés pour le championnat de France de l'année N.
- ?? Les anciens membres de l'équipe de France ayant déposé une demande motivée à la CCPP avant la réunion de fin de saison pourront être autorisés à réintégrer le circuit de Coupe de France la saison suivante. Leur demande sera examinée individuellement par la CCP.

6.2.2 CHOIX DES PILOTES

Les pilotes qui seront qualifiés pour courir en Coupe de France auront la possibilité de choisir dans quelle catégorie ils veulent courir, Coupe de France ou B tout en ayant le droit de participer à la finale du Championnat de France. Autrement dit : un pilote admissible en Coupe de France pour l'année N+1 peut choisir, à sa convenance, de participer aux circuits Coupe de France ou B. Il peut participer aux Championnats de France de l'année N+1. Ce dispositif ne peut être utilisé deux années consécutives.

6.2.3 DÉROGATIONS ✍

Les pilotes classés en série **Coupe de France (nationale A)** et qui auraient été empêchés de courir la saison précédente, (blessure, service national, implication directe dans l'organisation d'une compétition de parapente régionale, nationale ou internationale.) et qui auront subi un préjudice de points pourront faire une demande de dérogation auprès du président de la CCPP qui la transmettra à la commission. Cette dernière décidera collégialement de la suite à donner aux demandes de dérogation.



Les pilotes inscrits sur la liste « Haut Niveau » dans une des 5 dernières années peuvent faire une demande de dérogation. Cette demande doit être **motivée** et réalisée avant le 31 décembre.

6.3 SÉRIE NATIONALE B

6.3.1 Pilotes classés

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

6.3.2 Manches prises en référence

Le classement prend en compte les 6 meilleures manches réalisées par un pilote dans les compétitions nationales B.

6.4 SÉRIES RÉGIONALES

6.4.1 SÉRIE RÉGIONALE “ALPES DU NORD”

Critères de participation et méthodes de classement identiques à ceux du championnat régional ALPES DU NORD.

6.4.2 SÉRIE RÉGIONALE “ALPES DU SUD”

Critères de participation et méthodes de classement identiques à ceux du championnat régional ALPES DU SUD

6.4.3 SÉRIE RÉGIONALE “MASSIF CENTRAL”

Critères de participation et méthodes de classement identiques à ceux du championnat régional MASSIF CENTRAL

6.4.4 SÉRIE RÉGIONALE “EST-VOSGES”

Critères de participation et méthodes de classement identiques à ceux du championnat régional EST-VOSGES

6.4.5 SÉRIE RÉGIONALE “PLAINE”

Pilotes classés

Pourront être classés en « Série Régionale PLAINE », les pilotes licenciés dans un club de la région PLAINE.

Formule de championnat

Méthode de classement identique à ceux du championnat régional PLAINE

6.4.6 SÉRIE RÉGIONALE “PYRÉNÉES”

Pilotes classés

Pourront être classés en « Série Régionale PYRENEES », les pilotes admis au Championnat Régional PYRENEES et appartenant à la série nationale B.

Formule de championnat

Méthodes de classement identiques à ceux du championnat régional PYRENEES



7 DIVERS

7.1 LISTE “ESPOIRS”

7.1.1 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.

7.1.2 CRITÈRES D'INSCRIPTION SUR LA LISTE “ESPOIRS”

- Etre âgé au maximum de 26 ans
- Etre classé en Coupe de France (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.

7.1.3 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...

7.1.4 LISTE DES PILOTES AYANT LE STATUT “ESPOIRS”

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

7.1.5 PILOTES ESPOIRS D'UNE LIGUE 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.

7.2 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'entraînement (concrètement sur un site).

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 :



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

- les premiers du classement général provisoire,
- tirés au sort.

Concrètement, lorsque vous pointez après la manche, arrivé au but ou non, vérifiez qu'un contrôle anti-dopage n'est pas en cours sur la compétition à laquelle vous participez : vous devez vous rendre auprès du médecin désigné par la J & S le plus rapidement possible, si vous figurez sur la liste des pilotes à contrôler.

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.

7.3 LICENCE F.A.I.

Indispensable si vous devez participer à certaines compétitions à l'étranger, et notamment celles inscrites au Calendrier de la F.A.I. (Championnat du Monde ou d'Europe, Coupe du Monde). Cette carte est gratuite.

Pour l'obtenir :

- photocopie de votre licence FFVL de l'année en cours
- 2 photos d'identité

A adresser à la FFVL qui fera suivre au Conseil National des Fédérations.

7.4 RECORDS EN PARAPENTE HOMOLOGUES PAR LA F.A.I. & LA F.F.V.L.

On pourra se procurer le document existant sur le sujet au secrétariat de la F.F.V.L (Manuel des "chasseurs de records et de leurs commissaires sportifs).

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., appareil photo, barographe...

Une performance avant d'être homologué comme record du monde doit en premier lieu être homologué comme record national. Un record national est une performance effectuée par un pilote Français et pas nécessairement sur la territoire national.

Il est rappelé qu'un record peut-être battu à l'occasion d'une compétition.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Les Organismes d'Epreuves sont incités à proposer des parcours conformes aux normes FAI et prendre contact à ce sujet avec le s/commission "Records".

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>

7.4.1 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.

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 !.

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 la **pellicule photo non coupée** (photo d'une feuille présentant le parcours envisagé au sol avec la date, et les photos des balises ou de points significatifs sur le parcours) ou une attestation du commissaire témoin.~~

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.

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.



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

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.

7.4.2 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 !*

7.4.3 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":



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Demande d'homologation

FFVL

D'une meilleure performance (indiquer le type de vol, le nombre de km)

Pilote: Passager (biplace):

Adresse:
 Téléphones :
 Email

Licence et club:

Appareil (type, marque, modèle, caractéristiques: taille, couleur, signes particuliers,...):

Date du vol: Type de vol: Distance ou temps:
 Lieu et heure de déco: Lieu et heure de posé:

Définition des balises - Distances entre balises

 Schéma du vol



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

Noms et coordonnées des témoins (adresse, téléphone)

Liste des Commissaires contactés:

Remarques particulières, témoins:

Ne pas oublier de transmettre vos appareils pour le déchargement des enregistrements d'altitudes et GPS.

7.5 COMMISSAIRES F.A.I. (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 en 2000)

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.).



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

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 FAI/FFVL est disponible auprès du secrétariat fédéral sur demande par courrier électronique.

8 ANNEXE : SM SCORING

8.1 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.

Le *SM Scoring* a aussi pour but d'inciter les Directeurs d'Épreuves à lancer des manches ambitieuses afin de voler loin et longtemps.

8.2 PARAMÈTRES

Afin de calculer la valeur d'une manche et d'en calculer ainsi les points du premier, le SM Scoring dispose de deux paramètres représentatifs :

- la moyenne des distances parcourues par le premier tiers 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.

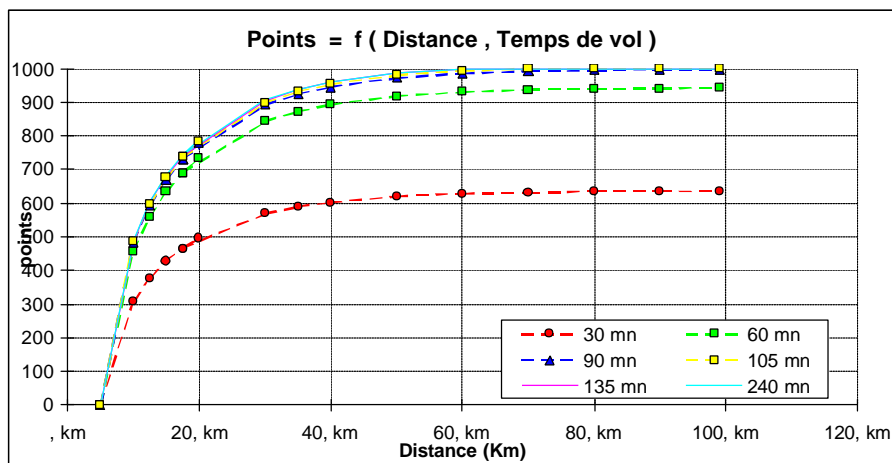
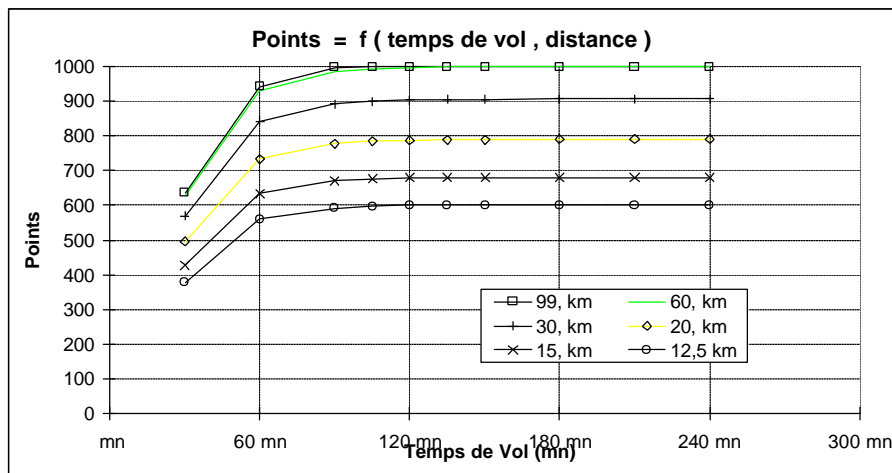
8.3 REMARQUES RELATIVES AUX DIFFÉRENTES ÉPREUVES

8.3.1 COURSES 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.

Ex : Une manche dont le premier tiers des pilotes a parcouru 20 km en moyenne, bouclée par le premier en 2 heures lui attribuera 878 points :



8.3.2 BUT FIXÉ EN 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.



8.3.3 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.

8.4 PRECISIONS IMPORTANTES

Le nombre de points du premier est calculé grâce à deux coefficients indissociables :

- la moyenne des distances parcourues par le premier tiers 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 de deux heures, 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 tiers dépasse les 15 kms et que le premier ne boucle pas en moins d'une heure 30 mn.

8.5 FORMULES DE CALCUL

Paramètres variables :

		A	B	Plaine
Potentiomètre distance	Kdist	6	3	2
Potentiomètre temps	Ktps	20	10	10
Potentiomètre vitesse	Kvit	15	15	10
Potentiomètre décollage	Kdéco	0	0	0

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_3 Moyenne des distances du premier tiers 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

NI Nombre de compétiteurs ayant décollé

Ng Nombre de compétiteurs au but

D% Coef distance de la manche



REGLEMENT COMPETITION PARAPENTE 2005

T%	Coef temps de la manche
Pa	Coef heure de déco du pilote
Pd	Points distance
Pt	Points temps
P	Points totaux
Nb1_3	1/3 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

- 1 Calcul de NI : nombre de pilotes décollés
- 2 Calcul du nombre de pilotes constituant le premier tiers :
Nb1_3 = partie entière (NI / 3)
- 3 Calcul de la moyenne du premier tiers des pilotes :
Moy1_3 = somme des distances des Nb1/3 premiers pilotes / Nb1_3
- 4 calcul de la note distance de la manche : **Cd = 1 - Exp((Kdist - Moy1_3) / (2 * Kdist))**
- 5 Calcul de la note temps de la manche Ct :
Si au moins 1 pilote au but : **Ct = 1 - Exp ((Ktps - Tps1er) / 60)**
Si pas de pilotes au but ou distance : **Ct = 1 - Exp (Ktps/60 - Dist1er / K vit)**
- 6 Calcul de la note globale **C = Racine (Cd * Ct)**
- 7 Calcul du coef distance de la manche : **D% = 1 - Ng / (NI * racine (2))**
- 8 Calcul de du coef temps de la manche **T% = Racine (Ng / (2 * NI))**

Pour chaque pilote :

- 9 Points distance :
 $Pd = 1000 * C * D\% * ratio_D^{(1 - NgsurNI / 2)}$ avec $ratio_D = Dist/Dist1er$
- 10 Points Temps (si le pilote est au but) : **Pt = 1000 * C * T% * (1 - Sqr((ratio_T - 1) / ? 2))**
avec $ratio_T = T/T1er$
- 11 prime au décollage en début de fenêtre (non utilisé actuellement) **Pa = (Hmin / Hdeco) ^ Kdéco**
- 12 Points totaux **P = Pa*(Pd + 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.