



REGLEMENT LOCAL CHAMPIONNAT DE FRANCE OPEN DE

GENERAL :

L'open deest inscrit au calendrier FAI comme un événement de catégorie 2 en classe 1 et classe 5.
Le pilote qui n'a pas sa licence FAI 2004 ne pourra faire prendre en compte ses points pour le classement mondial. .
Le mode de calcul est le GAP.

Cette compétition est régie en priorité par ce règlement local, puis c'est le règlement français 2004 et en cas d'imprécision, c'est la section 7 qui fera référence.

Tout ce qui dans ces règlements pourrait être interprété, le sera par le Jury de la compétition, et, en dernier ressort, par la Commission Compétition delta.

TITRES DECERNES :

A l'issue de l'épreuve finale du "Championnat de France", les titres délivrés seront les suivants :

- **"Champion de France Delta : " :** Le titre de Champion de France Delta sera délivré au pilote qui totalisera le maximum de points en classe 1.
- **"Championne de France Delta" :** Le titre de Championne de France Delta sera délivré à la pilote qui totalisera le maximum de points en classe 1.
- **"Champion de France Espoir Delta" :** Le titre de Champion de France Espoir Delta, sera délivré au (ou à la) pilote de moins de 25 ans au dernier jour du championnat de France, qui totalisera le maximum de points.
- **Les titres « Champion de France classe 2 », « Champion de France classe 5 »,** et les titres "Championne de France » et « Champion de France espoir » de ces deux classes seront délivrés si le nombre de pilotes inscrits dans ces classes est supérieur ou égal à 5.

CLASSEMENT :

- un classement des pilotes français classe 1 d'où seront tirés les classements féminin et espoir.
- un classement des pilotes français rigides (classe 5 et classe 2,)
- un classement open delta classe 1,(français et étrangers)
- un classement open français toutes classes confondues. (ce classement décerne les points au pilotes rigides pour la coupe de France . Ce classement ne sera pas affiché.)

VALIDATION

La compétition "Championnat de France" sera validée seulement si au moins deux manches ont été effectuées.

Si le nombre de manches validées est inférieur à deux, les titres ne seront pas délivrés.

BRIEFING ET REGLEMENT

Il est de la responsabilité des pilotes de participer aux différents briefing et de s'informer de tous changements (calendriers, règlement, modifications de manches etc...).

SITUATION PC

Le PC de course (place officielle pour l'inscription des pilotes, vérifications des vols et publication des résultats, briefing général etc....) sera.

4, rue de Suisse – 06000 NICE – Tél. 04.97.03.82.82 – Fax 04.97.03.82.83 – 3615 FFVL (2,21 F/m)

E-Mail : ffvl@ffvl.fr Site Internet : www.ffvl.fr



Contact à partir du.....:

Personne email
Personne email
Personne email

Tel PC 1:
Tel PC 2 :
Fréquence organisation :

LES ZONES DE VOL

Décollages officiels :

Au choix selon les conditions météorologiques :

Atterrissages officiels :

Chaque jour, il sera choisi parmi la liste suivante :

INSCRIPTION

Les inscriptions auront lieu au PC le de h à h et de h à h.

Le prix de l'inscription est de €

Le prix de l'inscription couvre :

- La carte des balises et les informations générales,
- Les résultats journaliers.
-
-
-

Les pilotes sont priés de se munir des documents suivants :

- Licence et carte compétiteur nationale,
- Licence FAI 2004 pour les pilotes de l'open,
- Assurance responsabilité civile aérienne en France (écrit en Français ou en anglais par la compagnie d'assurance),

L'organisation pourra proposer une assurance complémentaire en cas de manque.



LANGUE OFFICIELLE

La langue officielle utilisée est le français ; cependant le briefing et le règlement pourront être commentés en langue anglaise.

PROGRAMME GENERAL

Programme :

-: inscriptions de h à h et de h à h.
- **Briefing général au PC à h.**
- **au** : compétition.
-: remise des prix.

PROGRAMME JOURNALIER

Journée type (indicatif) :

En fonction des sites et manches choisis et des conditions météo, ces horaires peuvent bien sûr être modifiés par le directeur d'épreuve.

- 08h00 affichage des résultats (provisoires, révisés, officiels),
- 08h30 briefing au PC (choix de décollage),
- 12h00 briefing au décollage,
- 12h30 ouverture fenêtre de décollage,
- 13h30 ouverture première start,
- 18h00 ouverture PC pour contrôle des GPS,
- 19h00 arrêt des points temps,
- 19h30 arrêt des points distances,
- **20h00 pointage sécurité,**
- 21h00 arrêt pointage sportif.

EQUIPE D'ORGANISATION :

RESPONSABLE ORGANISATION :

DIRECTEUR D'EPREUVE :

RESPONSABLE MEDICAL ET SECURITE :

RESPONSABLE RESULTATS ET SITES

JOURNEE DE REPOS :

Une éventuelle journée de repos pourra être organisée en fonction de la météo, sur proposition de l'organisation.

SECOURS ET SECURITE :

La fréquence de vol est : MHZ.

Tous les pilotes y seront calés, pour signaler tout incident, déclencher les secours, recevoir les consignes d'annulation ou d'arrêt en cours de manche, ou de dégagement de zone si une intervention des secours est programmée.

Suite à l'appel d'un pilote témoin d'un accident ou d'un pilote accidenté, c'est sur cette fréquence vol pilote qu'il faudra préciser ou confirmer les informations communiquées. La bascule sur la fréquence secours pour continuer la discussion ou gérer l'intervention des secours, n'intervient que lorsque le responsable sécurité en a fait la demande aux intéressés.



La fréquence secours est : 143,9875 MHZ

Cette fréquence est utilisée pour organiser et coordonner les secours. L'organisation se servira de cette fréquence dès lors que le déclenchement des secours aura été fait et que l'accidenté et/ou les témoins auront basculé de la fréquence pilote à la fréquence secours.

En effet, il faut laisser le plus rapidement possible ouverte la fréquence vol libre (autre accident, laisser les autres pilotes voler tranquilles...).

FREQUENCE PILOTES ET TEAMS

Par tradition, les fréquences privées ne sont pas interdites.

Cependant, il est de la responsabilité de tout les pilotes de suivre les recommandations et informations du DE et de l'organisation sur la fréquence de vol.

FICHE DE SECURITE

Le directeur d'épreuve et le responsable sécurité seront en permanence à l'écoute de ces deux fréquences (vol et secours). Porteur d'un téléphone portable, ils seront en mesure d'appeler tout service compétent en fonction du lieu et du domaine d'intervention (secours à personne, ordre public, médicalisation...). A cet effet, ils seront comme chaque pilote, en possession de la fiche suivante :

Déclenchement secours : 112 et 18

Gendarmerie de

Pompiers de

Direction Départementale des Services d'Incendie et de secours des

SAMU

SAMU

PGHM

Fréquence secours

Fréquence organisation :

Tel médecin compétition

Tel Poste de commandement

SECOURS ET AIDE A UN AUTRE PILOTE

Dès son arrivée au sol, le pilote doit replier rapidement son delta et montrer de manière évidente qu'il est en bonne santé (déplacer son aile, poser son harnais, etc...).

En cas de doute, il doit confirmer sur la fréquence de vol que tout va bien pour lui.

Le pilote qui vole à proximité d'un pilote en difficulté doit lui porter assistance ou avertir par tous les moyens le DE. Il peut se mettre en attente en l'air pour faciliter la communication radio.

Le Jury appréciera le mode de compensation du score du pilote qui aura porté secours.



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 des sanctions lourdes (0 à la manche, disqualification de la compétition).

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.**

SENS DE ROTATION

Dans la zone du décollage au start, le sens de rotation est à gauche les manches impaires et à droite les manches paires.

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

Lorsqu'un problème de sécurité survient en cours de manche, le directeur d'épreuve peut être contraint à arrêter la manche :

- Si il y a au moins 5 pilotes au but ou lorsque le temps entre le premier start et le stop de la manche est au moins de 2h30, la manche est validée.

Exception faite des temps mini départ au sol ou il ne peut y avoir qu'une annulation

- 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 sont annoncés par radio par l'organisation sur la fréquence de vol. La manche s'arrête au moment où le premier message radio signalant l'arrêt est transmis (et cet horaire est annoncé).

ASPECT DE LA COMPETITION

CALCUL DES POINTS

Il se base sur le mode de calcul des points GAP.

Pour le championnat de France, c'est le programme type «Race» qui sera utilisé, le pointage pouvant être effectué sur les logiciels « Check'in », « Compegps », « Cargol ».

LES PARAMETRES DU GAP

Minimum distance----	10 km
Nominal time -----	2:00 hours
Medium distance-----	50 km
Percent finishers-----	20%.



DÉCOLLAGE & FENÊTRE

ZONE DE DECOLLAGE ET ZONE DE PREPARATION

Le décollage est organisé en plusieurs zones : une zone de montage et un corridor de décollage où les pilotes entreront selon les instructions données par le DE.

Il est interdit de monter les ailes dans ces corridors.

FENÊTRE DE DECOLLAGE

Elle ne peut pas être modifiée par le directeur des épreuves après que le premier pilote inscrit ait décollé. Tout concurrent n'ayant pas décollé pendant l'ouverture de la fenêtre marque zéro à la manche.

Le Directeur d'Épreuve définit une heure d'ouverture, une heure de fermeture et une heure limite de prolongation de la fenêtre de décollage.

Le directeur des épreuves ou son représentant sur le décollage peut stopper les décollages si les conditions lui paraissent être momentanément dangereuses au décollage. Dans ce cas, la durée de la fenêtre est allongée d'une durée égale à celle de l'interruption. Elle ne pourra cependant pas dépasser l'heure maximale d'extension de fenêtre, stipulée sur le tableau de briefing.

En cas d'arrêt définitif des décollages, la manche compte si tous les pilotes ont décollé ou si la durée effective d'ouverture a été d'au moins 60 secondes par le nombre de pilotes présents au décollage divisés par le nombre de couloir de décollage.

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 décoller. Il peut se faire aider par des membres de son club ou par d'autres personnes avec l'accord du DE.

Sur les décollages de petites tailles, où peu d'ailes peuvent décoller simultanément, le directeur d'épreuve pourra utiliser une liste d'ordre de décollage en fonction des sites et des conditions aérologiques avec utilisation du pushing (CF SECTION 7).

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.

MESURE DU TEMPS DE DEPART

En cas de non présence des points concernés sur le GPS lors du start, c'est uniquement les points kilomètres qui seront attribués sans aucun bonus (départ, leading etc...)

Cette règle s'applique au sens large du terme aussi bien pour une panne de GPS que pour un départ anticipé .

REDECOLLAGE

Un seul re-décollage peut être autorisé par pilote, sauf en épreuve à départ tracté-remorqué. Le pilote désirant re-décoller doit s'être posé dans la zone définie au préalable par l'organisateur, zone qui ne pourra excéder un rayon de 10 kilomètres autour du décollage.

BALISES ET HORAIRES

BALISES



Dans la plupart des cas, les balises sont des endroits typiques reconnaissables en vol : clocher, tour, maison isolée et situées dans un emplacement caractéristique (croisement de routes, par ex.). Cependant, quelques balises virtuelles peuvent être placées sous des sommets afin de ne pas être trop hautes en altitude ou en plaine .
Le secteur des balises est un cylindre de 400m de rayon.

HEURE LIMITE DE MESURE DES POINTS TEMPS

C'est l'ancienne « heure limite de retour au terrain ». Barrière horaire au-delà de laquelle un pilote rentré à l'atterrissage officiel ne bénéficie plus de points temps mais uniquement de points distance.

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 utilisé par le DE afin de laisser un laps de temps suffisant pour assurer le pointage sécurité. 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. Il doit cependant anticiper l'heure limite du pointage sécurité.

BUT NON ATTEINT

LIEU DU POSE

Si le pilote n'atteint pas le but, il doit déclarer son lieu de posé en utilisant son GPS .
Il est préférable de laisser le GPS allumé pendant environ 5 minutes afin de faciliter la localisation exacte du point de posé par le logiciel .

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).

ATTERISSAGE ET LIGNE D'ARRIVEE

MESURE DU TEMPS A L'ARRIVEE

Il y a deux types d'arrivée :

- Physique

Dans ce cas le point GPS du but donné au briefing, ne sert qu'à situer la zone ou se trouve la ligne physique (à 500 m près).

Le but est considéré comme atteint par le survol de la ligne d'arrivée ou au minimum par le posé sur cette ligne. Le pilote doit survoler la ligne à la verticale de celle-ci, la ligne ne continuant pas « virtuellement » à l'infini – en cas d'arrivée très basse, le premier impact au moment du posé doit toucher la ligne.

Cette ligne sera matérialisée par une bande de tissu de 80 cm de largeur et de 150 m de long (en pointillé séparée par deux plots.) identique à la ligne virtuelle configurée dans le logiciel de contrôle GPS.

Le temps de passage de ligne et l'ordre d'arrivée est déterminé manuellement par le juge de ligne à l'arrivée pour les 15 premiers par manche.

Pour les suivants, seul le GPS prendra le temps de passage. Les juges de lignes auront la responsabilité de contrôler le passage de ligne pour les pilotes bas.



Pour tous les pilotes, le GPS doit contenir la preuve de passage de ligne pour valider leur temps au but .(c'est pour des raisons d'équité avec les pilotes dans le même cas ne franchissant pas la ligne)

En cas de litige le jugement humain peut déclasser un pilote par rapport au GPS(ex : pas de passage de ligne au mètre près), mais ne peut reclasser un pilote qui n'a pas de preuve GPS.

A chaque manche, il est du devoir de l'organisateur de replacer la ligne bien perpendiculaire au sens d'arrivée de la dernière balise et de prendre le point GPS exact au centre de la ligne pour le logiciel de contrôle .

Il est de la responsabilité des 15 premiers pilotes de franchir la ligne d'arrivée à une hauteur telle qu'ils soient identifiables par le juge d'arrivée (environ 300m max.) et de contrôler leur ordre de passage sur la ligne avec le responsable des arrivées.

- Virtuelle

Le temps d'arrivée est pris par l'enregistrement du GPS au franchissement d'un cercle de 400m de rayon par rapport au point GPS donné au briefing.

Remarque :

En cas de problème de force majeure avec la ligne d'arrivée physique (absence de ligne physique , écart de plus de 500m entre la ligne physique et le point GPS donné au briefing, etc...), sur décision du jury, le mode virtuel sur un cercle de 1000 m peut être utilisé en remplacement afin de valider la manche .

La position et le sens de passage de la ligne d'arrivée sont définis au briefing.

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.

OFFICIALISATION DES PERFORMANCES

JURY ET COMITE DE PILOTE

Le jury :

- est composé du responsable de la compétition et de deux personnes nommés au préalable par le président de la commission compétition. Il statue sur les protestations posées par les pilotes.
- 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.
- Le D.E. assiste aux délibérations du Jury avec voix consultative.

Le comité de pilotes :

Un comité de pilotes doit être élu à l'occasion du premier briefing par l'ensemble des pilotes inscrits. Il est composé de 3 représentants. En cas de non candidature, c'est le Directeur d'Epreuve (DE) qui propose les pilotes du comité.

Il :

- est consulté avant chaque briefing par le directeur des épreuves pour la préparation de la manche,
- donne son avis au directeur d'épreuve en cas d'évolution météorologique incertaine,
- peut demander au directeur des épreuves l'annulation de la manche pour des raisons de sécurité,
- fait un compte rendu à la Commission Compétition en cas de litige avec le Directeur d'Epreuve.



RECLAMATION ET PROTESTATION

Les réclamations et protestations, pour être recevables, doivent être formulées auprès de l'organisateur par écrit.

La limite de réception des réclamations est 2 heures après la publication des résultats provisoires, c'est le DE qui statue sur les réclamations.

La limite de réception des protestations est 2 heures après la publication des résultats révisés. C'est le jury qui statue sur les protestations.

Le coût d'une protestation est de 30 €

Pour la dernière manche :

Les horaires d'affichage peuvent être modifiés afin de permettre la remise des prix le soir.

La limite de réception des réclamations est une ½ heure après la publication des résultats provisoires ; c'est le DE qui statue sur les réclamations.

La limite de réception des protestations est une ½ heure après la publication des résultats révisés ; c'est le jury qui statue sur les protestations.

Le coût d'une protestation est de 30 €

PENALITE

Les pénalités infligées par l'organisateur d'une compétition, ou par le jury, peuvent varier d'un minimum de 50 points jusqu'à la disqualification de la manche ou de la compétition.

Rappel des principaux cas : erreur de pointage, oubli d'appel au PC, non respect des règles de l'air, comportements dangereux etc...

ACCEPTATION DES RÈGLES, SANCTIONS

Tout compétiteur dont le comportement sportif ou l'attitude verbale ou physique seront jugés par le Jury déloyaux ou abusifs, 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.

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.

CONTROLE DU PARCOURS AU GPS

L'utilisation de traces discontinues sur deux GPS est acceptée pour valider l'ensemble du parcours.

Tous les pilotes sont responsables de garder leur traces GPS de la manche jusqu'à l'affichage des résultats provisoires de cette manche .

COMITE D'ORGANISATION ET SECURITE

Le comité d'organisation se réserve le droit de demander au jury d'exclure un pilote ne remplissant pas les critères de sécurité .

SPECIFICITE LOCALE