
4.1. REGLEMENT DES COMPETITIONS FEDERALES (avec enregistreur de vol)

NOTES PRELIMINAIRES

- Ce document doit être inséré après l'onglet 4 (avec modification correspondante au § 1.1 Sommaire).
- Le règlement reprend les orientations du règlement de la FAI-IGC pour les compétitions internationales. Il est basé ici sur l'Annexe A de la Section 3 du Code Sportif datée du 1^{er} octobre 2008 . Les principales différences sont :
 - Nombre d'épreuves minimum pour valider un championnat,
 - Critères de validation d'une épreuve (un pilote marquant plus de 50km au lieu de 25% marquant plus de 100km)
 - Utilisation des handicaps planeur en classes 15m et libre.

SOMMAIRE

1	GENERALITES -----	2
2	TYPES DE COMPETITION -----	3
3	DIRECTION DE LA COMPETITION -----	4
4	INSCRIPTIONS -----	5
5	CONDITIONS DE PARTICIPATION -----	5
6	MASSES MAXIMALES DES PLANEURS -----	6
7	SECURITE -----	7
8	CONTROLE DES VOLS -----	8
9	INFORMATION DES PILOTES -----	9
10	EPREUVES -----	9
11	OPERATIONS -----	15
12	CLASSEMENTS ET PENALITES -----	23
13	CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS -----	32
14	SCHEMA DES PROCEDURES LOCALES -----	32
15	CLASSES ET HANDICAPS -----	33
16	ANNEXE : EXEMPLE DE CHECK-LIST DE VERIFICATION -----	39

1 GENERALITES

- 1.1. Ce règlement s'applique aux compétitions de vol à voile organisées par la FFVV (ou, avec l'agrément de cette dernière, par une de ses associations affiliées) : championnats de France, championnats régionaux, concours sélectifs, ou concours amicaux.
- 1.2. Une compétition a pour buts :
 - de désigner le champion de chacune des classes sur la base de ses performances au cours des épreuves ;
 - de favoriser l'amitié, la coopération et les échanges d'information entre les vélivoles ;
 - de promouvoir l'image publique du vol à voile ;
 - d'encourager le progrès technique ou opérationnel, et d'améliorer la sécurité, la sportivité et l'équité dans le sport vélivole ;
 - de contribuer au classement permanent des compétiteurs dit « classement Vuillemot ».
- 1.3. Ce règlement est basé sur le code sportif édicté par la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) généralités et section 3 (vol à voile), avec son Annexe A, établie par l'*International Gliding Commission* (IGC) de la FAI. Il reprend, en particulier, les orientations de l'annexe A de manière à garder aux compétitions fédérales leur rôle de tremplin vers les confrontations européennes ou mondiales.
- 1.4. Les procédures locales, rédigées par l'organisateur, peuvent en adapter ou modifier certaines dispositions ; ces modifications (sauf pour les concours amicaux) doivent être soumises à la FFVV (au président de la commission sportive) pour approbation préalable. Les procédures locales comprendront obligatoirement les informations énumérées au chap. 14 (Schéma des procédures locales). Dans le cadre d'une compétition, les procédures locales ainsi que les dispositions annoncées aux briefings, ont la même autorité que le présent règlement.
- 1.5. Chaque championnat peut se dérouler avec plusieurs classes distinctes : mondiale, club, standard, 15 mètres, 18 mètres, libre, biplace 20m, suivant les définitions du Code Sportif.
- 1.6. Des championnats distincts peuvent être organisés pour les catégories féminines et jeunes (moins de 25 ans au 1^{er} janvier).
- 1.7. Le nombre maximal des concurrents d'une épreuve dans une classe (y compris les invités) est 40.
- 1.8. Le classement général est basé sur la somme des résultats des épreuves successives.
- 1.9. Une compétition est validée si elle s'est déroulée conformément au présent règlement et si un nombre minimal de concurrents ont participé réellement à un nombre minimal d'épreuves (voir le chap.2).
- 1.10. Jours de repos : à l'instar des compétitions internationales, le directeur de la compétition peut décider de programmer un ou plusieurs jours de repos. Il doit le ou les placer de façon judicieuse en prenant en compte l'état de fatigue des concurrents, leur niveau et la longueur des épreuves lancées.
- 1.11. Le classement open réunit tous les concurrents ; pour les championnats de France ou régionaux , un classement sélection ne comportant que les concurrents sélectionnés ou sélectionnables est déduit du classement open en gardant les mêmes points mais en retirant les compétiteurs hors sélection.
- 1.12. Le handicap peut être utilisé. En championnat de France, le handicap est utilisé en classe « club » ainsi que dans les classes « libre », « 15 mètres » et « biplace 20m ». Pour la compétition, il est établi une liste de handicaps indépendants de la vitesse des épreuves, proportionnels aux valeurs (en aérologie moyenne). Le chapitre 15 (Classes et handicaps) propose plusieurs listes de handicaps à utiliser en fonction des classes de planeur de la compétition. La classe 15m avec handicap est ouverte aux planeurs de classe standard avec des coefficients spécifiques à cette classe (voir 15.4).

2 TYPES DE COMPETITION

2.1. Championnat de France

- 2.1.1. Le championnat de France est l'occasion pour les meilleurs compétiteurs nationaux de se mesurer sportivement entre eux, et de désigner le Champion de France.
- 2.1.2. Il est organisé chaque année dans les classes définies par le § 7.7 du code sportif : « club » (catégorie générale et junior), standard, 15 mètres, biplace 20m, 18 mètres et libre par les associations choisies par la FFVV après appel à candidatures.
- 2.1.3. Il comporte au moins 8 et au plus 14 jours d'épreuves possibles.
- 2.1.4. Peuvent participer à un championnat de France :
 - les pilotes sélectionnés suivant les règles de la FFVV (cf. la note 4.8) ;
 - les pilotes invités par la FFVV (président de la commission sportive).
- 2.1.5. Les pilotes sélectionnés concourent pour le titre de Champion de France.
- 2.1.6. Le titre de Champion de France n'est décerné que si au moins 10 concurrents sélectionnés ou invités ont marqué au moins 1 point dans 1 épreuve.

2.2. Championnat régional

- 2.2.1. Le championnat régional est l'occasion pour les meilleurs compétiteurs régionaux de se mesurer sportivement entre eux, de permettre de décerner le titre de champion régional et de sélectionner les meilleurs pour les championnats de France.
- 2.2.2. Il est organisé par l'association choisie par le comité régional ; plusieurs comités régionaux peuvent se regrouper pour organiser le championnat en commun ou en alternance.
- 2.2.3. Il comporte au moins 5 jours d'épreuve possibles. Les épreuves doivent être choisies parmi celles proposées dans le paragraphe 10.1 sauf dérogation accordée par la Commission Sportive FFVV.
- 2.2.4. Peuvent participer à un championnat régional tous les pilotes de la région ou étrangers à celle-ci.
- 2.2.5. Un championnat régional est validé quand 10 concurrents sélectionnables ont marqué au moins 1 point dans une épreuve.

2.3. Concours sélectif

- 2.3.1. Un concours sélectif est un concours, autre que les championnats ci-dessus, d'un niveau reconnu officiellement par la FFVV et pris en compte pour la sélection des pilotes aux championnats de France.
- 2.3.2. Il comporte au moins 7 jours d'épreuve possibles. Les épreuves doivent être choisies parmi celles proposées dans le paragraphe 10.1 sauf dérogation accordée par la Commission Sportive FFVV.
- 2.3.3. Peuvent participer à un concours sélectif tous les pilotes, français ou non.
- 2.3.4. Un concours sélectif est validé quand 10 concurrents sélectionnables ont marqué au moins 1 pt à une épreuve.

2.4. Concours amical

- 2.4.1. Toute autre compétition est dite concours amical.
- 2.4.2. Le règlement d'un concours amical peut différer du présent règlement, sauf pour les dispositions touchant la sécurité. Notamment s'il n'est pas fait appel uniquement aux enregistreurs de vol pour contrôler la totalité des épreuves, l'ancienne version de cette note (édition de 1995) peut être utilisée comme référence.

3 Direction de la compétition

3.1. Directeur de la compétition

- 3.1.1.** Le directeur de la compétition est nommé par l'association organisatrice. Dans le cas d'un championnat de France, cette nomination doit se faire avec l'accord de la FFVV (par l'intermédiaire du président de la commission sportive).
- 3.1.2.** Il est chargé de veiller au bon déroulement de la compétition, au respect de la sécurité et à la stricte application du présent règlement.
- 3.1.3.** Il doit être disponible sur place pendant toute la compétition et ne peut pas concourir lui-même.
- 3.1.4.** Il est habilité à prendre toute mesure appropriée sur le plan des opérations.
- 3.1.5.** Il est autorisé à imposer des pénalités à un concurrent pour infraction, comportement antisportif ou dangereux (voir le § 12.7). Dans le cas de conduite du vol dangereuse ou comportement antisportif n'entrant pas dans la liste des pénalités il peut prendre toute disposition allant jusqu'à l'exclusion de la compétition.
- 3.1.6.** Il assiste aux réunions du jury, prend part aux délibérations mais n'y a pas droit de vote.

3.2. Représentant fédéral

- 3.2.1.** Pour un championnat de France, la FFVV (en la personne du président de la commission sportive) désigne un représentant sur place, garant du respect du règlement et responsable de la validation des résultats. Pour les championnats régionaux, le comité régional peut faire de même.
- 3.2.2.** Le représentant fédéral est associé à la préparation et au déroulement de la compétition. Il est présent pendant la durée du championnat et ne peut concourir lui-même.
- 3.2.3.** Il est, dans le cadre de sa fonction, indépendant du directeur de la compétition mais peut, par ailleurs participer à l'organisation.
- 3.2.4.** Il assiste aux réunions du jury, prend part aux délibérations mais n'y a pas droit de vote.
- 3.2.5.** En cas de différent persistant avec l'organisateur, il se met en rapport, si nécessaire, avec les autorités compétentes de la FFVV (président de la commission sportive).
- 3.2.6.** Il rend compte à la FFVV du déroulement du championnat et lui propose la validation des résultats du championnat si celui-ci s'est déroulé conformément au présent règlement et à l'équité sportive.

3.3. Jury

- 3.3.1.** Le jury est chargé d'entendre les réclamations des concurrents.
- 3.3.2.** Il est constitué au premier briefing par tirage au sort et comporte au moins un concurrent français par tranche de 10, un ou plusieurs remplaçants et, éventuellement, un représentant des concurrents étrangers.
- 3.3.3.** La présence de l'ensemble des membres du jury aux réunions convoquées par le directeur de la compétition en vue d'examiner une réclamation (voir le chap.13) est obligatoire.
- 3.3.4.** En cas d'empêchement ou si un des membres du jury est concerné par la réclamation, il est fait appel à un remplaçant.
- 3.3.5.** Si un des membres est absent et ne peut être remplacé, le quorum est des 2/3.
- 3.3.6.** Les votes ont lieu à bulletins secrets.

4 INSCRIPTIONS

- 4.1. Une inscription ne peut être acceptée que si elle est présentée dans les délais prévus et accompagnée du règlement des droits d'inscription.
- 4.2. Les droits d'inscription doivent couvrir tous les frais liés au concours à l'exception des remorqués qui sont facturés séparément. Dans le cas d'un championnat de France, le montant des droits d'inscription ne devra pas être supérieur à celui annoncé par l'association lors de sa candidature.
- 4.3. Si, à la date limite d'inscription à un championnat de France (31 mars), le nombre de candidatures dépasse la limite de 40 dans une classe, les pilotes seront sélectionnés en fonction de l'ordre de priorité défini dans la NP 4.8 chapitre I ; alinéa B.
- 4.4. Pilotes :
 - l'inscription et le classement sont faits par planeur ;
 - pour les planeurs biplaces, le commandant de bord doit être désigné à l'avance et il est le seul à figurer au classement. Les *passagers* peuvent changer d'une épreuve à l'autre ;
 - sauf en championnat de France, plusieurs commandants de bord peuvent se relayer sur un même planeur mais, dans ce cas, ils ne peuvent concourir pour la sélection au championnat de France.
- 4.5. Les droits d'inscription sont remboursés en totalité si la compétition n'a pas lieu.
- 4.6. Si pour des raisons de force majeure, la compétition est annulée ou arrêtée, la partie non dépensée est remboursée.
- 4.7. Un concurrent se retirant de la compétition ou déclarant forfait après la date limite éventuelle fixée par l'organisateur n'a pas droit au remboursement de ses droits d'inscription.

5 CONDITIONS DE PARTICIPATION

- 5.1. Le concurrent est censé connaître et accepter ce règlement. Par le fait même qu'il participe à la compétition, il s'engage à en accepter toutes les conséquences. L'organisateur peut, pour simplifier les procédures d'inscription, produire un document récapitulatif des documents obligatoires. Le pilote vérifiera qu'il satisfait aux conditions énoncées. L'organisateur effectuera une vérification en s'aidant de la check-list. (annexe).
- 5.2. Le commandant de bord doit être titulaire d'une licence associée au type d'aéronef utilisé (planeur ou ULM) ainsi qu'une licence fédérale FFVV, valides. Il doit également posséder une assurance autorisant la participation aux compétitions de vol à voile ainsi qu'une visite médicale de classe 1 ou 2 datant de moins de 12 mois ou un certificat médical de non contre-indication délivré par un médecin traitant datant de moins de 12 mois. (Loi sur le sport).
- 5.3. Le copilote (ou passager) doit détenir une licence fédérale valide.
- 5.4. Chaque planeur doit être muni d'un CDN, ou d'un laissez-passer valide n'excluant pas la compétition, et être assuré en responsabilité civile. Les ULM doivent posséder une carte d'identification et une fiche d'identification associée en état de validité.
- 5.5. Le concurrent doit respecter les conditions de navigabilité de son planeur ou ULM fixées par les documents de l'aéronef, et en particulier la masse maximale.
- 5.6. Les planeurs doivent être conformes à la classe dans laquelle ils concourent. Leur configuration ne peut changer pendant toute la durée des épreuves, sauf en classe libre (envergure variable). Les envergures sont mesurées avec le bord de fuite rectiligne, à l'aide d'un système parfaitement étalonné.

- 5.7. A chaque vol, tout occupant d'un planeur en compétition doit utiliser un harnais et un parachute valides et en bon état. Les ULM peuvent utiliser un parachute de structure ou un parachute individuel.
- 5.8. Le planeur (ou ULM) doit être muni d'un numéro de concours des deux côtés de la dérive, comportant des lettres ou des chiffres identifiables de loin et d'une hauteur supérieure à 30 cm.
- 5.9. Les instruments gyroscopiques ou autres, permettant le vol sans visibilité, sont interdits. L'organisateur peut, à son gré, inclure dans cette interdiction certains instruments ou certains types d'instruments, demander leur démontage ou les neutraliser.
- 5.10. L'utilisation en vol des téléphones portables, ou de tout autre moyen de communication autre que la radio VHF, est interdite, sauf pour raison de sécurité. Les téléphones portables peuvent être stockés, allumés.
- 5.11. Les remorques, voitures de dépannage et tout autre équipement nécessaire doivent être fournis par les concurrents, être conformes à la législation en vigueur et d'une qualité suffisante pour l'exécution des épreuves.
- 5.12. Le pilote concurrent est responsable de ses équipiers et accompagnateurs.
- 5.13. Chaque concurrent a le droit d'ériger une antenne unique dont l'extrémité ne doit pas dépasser une hauteur de 5 mètres ; il est interdit d'utiliser des antennes dépassant cette hauteur à moins de 5 km du terrain.
- 5.14. Il est interdit à un concurrent de se faire aider dans la navigation, la recherche d'ascendance, l'information météorologique par un aéronef ne prenant pas part à la compétition ou par un planeur y prenant part dans une autre classe dont l'épreuve du jour est annulé.

6 MASSES MAXIMALES DES PLANEURS

- 6.1. Les masses maximales au décollage et limitations suivantes sont à respecter :
 - a. en classe libre, 850 kg, sauf si le CDN est plus restrictif. Envergure variable durant le championnat, winglets également.
 - b. en classe 18 m, 600 kg ;
 - c. en classe 15 m ou standard, 525 kg ;
 - d. en classe club , la masse du planeur plus pilote doit être conforme à celle publiée par l'IGC(masse de référence), sinon une correction de handicap sera effectuée (voir ch. 15.2 Handicap classe club).
 - e. en classe mondiale, 300 kg (pour information).
 - f. Les ULM : masse maxi 450kg ou 472,5 avec parachute de structure.
 - g. En biplace 20m, 750 kg ou CDN si plus restrictif.

Des restrictions supplémentaires sur les masses limites au décollage ci-dessus, peuvent être imposées par les organisateurs pour tenir compte de certains facteurs opérationnels comme les obstacles, les dimensions du terrain, les performances des remorqueurs, la météo dominante...

Les masses maximales de certification (et, en particulier, celle du décollage) ne seront dépassées en aucune circonstance.

- 6.2.** Le contrôle des masses au décollage est normalement effectué avant que le planeur atteigne la grille de départ. Aucune masse supplémentaire ne sera ajoutée après être passé en aval du point de pesée en direction de la grille de départ.

Les procédures locales détaillent le contrôle de la masse de toutes les classes.

7 SECURITE

- 7.1.** Les manœuvres dangereuses pour les autres concurrents sont interdites. Les marquages augmentant la visibilité ainsi que tous les moyens anticollisions embarqués (FLARM) sont fortement recommandés.
- 7.2.** Si un planeur est accidenté, l'organisateur doit en être informé et l'appareil peut être réparé. Les éléments suivants peuvent être remplacés au lieu d'être réparés : les gouvernes, y compris le plan fixe horizontal en entier, les aérofreins, les volets, les rallonges d'extrémité d'aile mais pas l'aile entière, la verrière, le train d'atterrissage, les portes et les carénages autres que les éléments de structure.
- 7.3.** Si l'avarie n'incombe ni au pilote ni aux équipiers du planeur accidenté, celui-ci peut être remplacé partiellement ou totalement par un planeur de la même classe, selon la décision du directeur. Tout accident à l'atterrissage est réputé incomber au pilote.
- 7.4.** Un concurrent impliqué dans une collision en l'air ne doit pas continuer son vol mais se poser dès que possible afin de vérifier l'intégrité de son planeur. Il ne marquera aucun point à l'épreuve du jour.
- 7.5.** La spirale à gauche est obligatoire dans un rayon de 15 km du terrain ou des points de départ, ainsi que dans l'intégralité des secteurs de départ de toutes les classes. En dehors de ces zones, tout planeur en rejoignant un autre dans une ascendance doit spiraler dans le même sens que le planeur qui l'a précédé quelle que soit l'altitude qui les sépare.
- 7.6.** Le vol de nuage est interdit.
- 7.7.** La pénétration dans un espace aérien interdit ou soumis à contact radio préalable est interdite (sauf autorisation obtenue par l'organisateur pour tous les concurrents de la classe) et donne lieu aux pénalités précisées au § 12.8. L'organisateur précisera les zones concernées.
- 7.8.** En cas de limitation d'altitude dans toute ou partie de la zone des vols pour des raisons d'espace aérien réglementé, l'organisateur définira l'altitude maximale, en référence QNH, à respecter pendant tout le vol en fonction de zones délimitées par des points aux coordonnées géographiques précises. L'altitude maximale sera choisie au moins à 100 m en dessous de façon qu'un dépassement involontaire et de faible amplitude de l'altitude fixée par l'organisateur ne conduise pas à une violation d'espace aérien. Tout dépassement est pénalisé suivant le barème indiqué au § 12.8.
- 7.9.** En dehors des communications concernant la sécurité, les émetteurs radio ne sont utilisés que pour parler entre membres d'une même équipe (pilote(s) et dépanneurs) ou pour contacter les organisateurs.
- Outre les questions de sécurité, l'appel d'un organisme de contrôle aérien ne peut avoir pour objet que les consignes d'atterrissage sur un aérodrome, à moins que les organisateurs aient formulé d'autres exigences spécifiques.
 - Tout autre échange, entre concurrents ou avec le sol, est interdit.
 - Les communications utilisent les fréquences prescrites par les organisateurs.

Dans le but de garder, autant que possible, au championnat son caractère de confrontation entre compétiteurs individuels, et pour éviter les alliances de circonstances peu conformes à l'éthique

sportive, les organisateurs pourront demander que les équipes de plusieurs pilotes soient déclarées avant le début de la compétition (comme en championnats d'Europe ou du Monde).

- 7.10.** Pour améliorer la sécurité, une fréquence unique est définie pour le remorqué, le départ, l'arrivée et l'atterrissage. Le concurrent devrait maintenir l'écoute sur cette fréquence pendant les phases concernées. Les procédures locales précisent les fréquences réservées à la sécurité.
- 7.11.** Il est interdit de déballaster si cela peut gêner d'autres concurrents. En particulier, il est interdit de déballaster en spirale, même si aucun autre concurrent n'est encore présent.

8 CONTROLE DES VOLS

- 8.1.** Le contrôle se fait par enregistreur GPS. Pour les motoplans, les enregistreurs doivent en outre tracer le fonctionnement du moteur.
- 8.2.** Pour les championnats de France, l'enregistreur GPS principal est obligatoirement d'un type homologué par l'IGC. Un enregistreur GPS non homologué (enregistreur GPS grand public ou calculateur de vol doté de cette fonction) peut être utilisé en secours à condition que le déchargement soit contrôlé par l'organisateur et que l'altitude soit enregistrée si le contrôle des altitudes est prévu. L'organisateur précisera les types d'enregistreur qu'il autorise et l'obligation éventuelle d'un marqueur d'événement. L'organisateur peut procéder à l'étalonnage en altitude des enregistreurs homologués IGC.
- 8.1.** Hors championnat de France, un enregistreur GPS homologué IGC ou non, d'un type autorisé par l'organisation peut être utilisé en principal ou en secours.
- 8.2.** L'enregistreur déclaré comme principal doit être remis à l'organisateur au plus tard 45 minutes après l'arrivée sur le terrain (ou dès que possible en cas de vache) de la fiche d'épreuve remplie. Pour un enregistreur fixe, l'organisateur précisera les modalités de déchargement.
- 8.3.** L'enregistreur de secours (facultatif) doit être remis à l'organisateur dès que demandé en cas de défaillance de l'enregistreur principal. L'enregistreur de secours ne sera jamais pris en compte quand l'enregistreur principal a un fonctionnement nominal, même pour une réclamation.
- 8.4.** Les points de virage, de départ et d'arrivée sont définis par leurs coordonnées géographiques (WGS84). Dans la mesure du possible, ils correspondent à un point au sol précis et repérable de loin. Cependant en cas d'écart entre le point au sol et les coordonnées fournies par l'organisateur, ce sont celles-ci qui font foi.
- 8.5.** Pour un championnat de France, et si possible pour les autres concours, l'organisateur fournira à l'avance :
- la liste des points de virage et leurs coordonnées des les formats usuels. Le fichier de référence est celui au format Cambridge (*.dat),
 - un fichier au format OpenAir décrivant l'espace aérien utilisé pour l'analyse sportive des vols sera à la disposition des pilotes.

Ces deux fichiers seront communiqués à tous les concurrents ou publiés sur Internet avec un préavis suffisant (15 jours) pour permettre le chargement de ces points dans les calculateurs de vol avant le début du concours.

- 8.6.** L'intervalle entre deux points d'enregistrement est au maximum de 10 secondes (30 s pour les enregistreurs non homologués). Seuls les points valides sont pris en considération.

- 8.7.** Un secteur de départ, de point de virage ou d'arrivée est considéré comme atteint si une position GPS enregistrée (fix) valide se trouve dans ce secteur ou si la ligne joignant deux fixes consécutifs lui est sécante.
- 8.8.** Si aucun fix ne figure dans le secteur (de départ, de virage ou d'arrivée), mais qu'un fix valide se trouve à moins de 500 m de sa limite, le départ, le virage ou l'arrivée est valable avec la pénalité fixée au §12.8.
- 8.9.** Si aucun point ne se trouve dans le secteur incriminé, ni à moins de 500 m de celui-ci, le départ, le virage ou l'arrivée n'est pas valable.
- 8.10.** Pour toutes les vérifications d'altitude, jusqu'au passage de la ligne d'arrivée, on prendra comme référence l'altitude indiquée par l'enregistreur au décollage prise comme égale à l'altitude officielle du terrain. L'enregistreur devra fonctionner pendant 3 min avant le décollage et après l'atterrissage.
- 8.11.** Les temps de départ et d'arrivée seront déterminés par interpolation entre deux fixes successifs.
- 8.12.** Si les deux enregistreurs tombent en panne et que l'enregistrement est interrompu pendant plus d'une minute, le planeur est considéré comme vaché, à moins qu'il puisse être démontré, de manière satisfaisante, que le planeur ne pouvait pas, pendant la durée de l'interruption, violer un espace aérien ou, dans le cas d'un motoplaneur, utiliser son moteur.
- 8.13.** L'enregistreur sera coupé entre la fin d'un vol et tout redécollage, en particulier, avant un dépannage-air.
- 8.14.** Les enregistrements de vol ne peuvent être utilisés par des tiers qu'avec l'accord de la FFVV.

9 INFORMATION DES PILOTES

- 9.1.** Dès leur arrivée, les concurrents doivent se faire enregistrer et recevoir les compléments d'information nécessaires.
- 9.2.** L'organisation doit tenir un briefing général avant la première épreuve, puis un briefing chaque matin au cours duquel toutes les indications sur la météo et l'épreuve du jour seront apportées. La présence aux briefings est obligatoire pour tous les concurrents. Seules les questions concernant tous les concurrents seront abordées au briefing. Les organisateurs doivent faire des rappels quotidiens lors des briefings sur les risques en compétition : collisions, atterrissages hors aérodrome, arrivées, etc.
- 9.3.** Toutes les consignes de vol ou de sécurité données au cours d'un briefing sont considérées comme faisant partie du règlement.
- 9.4.** Le type d'épreuve et ses dimensions sont choisis pour que tous les concurrents aient les plus grandes chances de la terminer.
- 9.5.** L'épreuve sera modifiée en fonction de l'évolution de la météo de manière à maintenir ces chances. Quand l'épreuve est modifiée après le briefing, tous les concurrents doivent en être informés et disposer d'un temps suffisant pour préparer la nouvelle épreuve. L'organisateur recueillera la signature de tous les concurrents attestant la communication de cette information en temps utile.
- 9.6.** Une fois les décollages lancés, l'épreuve ne peut plus être modifiée ; elle sera annulée si le temps se détériore au point de compromettre sa réussite. Après l'annonce d'ouverture de la ligne, l'épreuve peut être annulée par le directeur de la compétition, uniquement pour une raison majeure.

10 EPREUVES

10.1. CHOIX DES EPREUVES.

Les organisateurs choisissent chaque jour, dans chaque classe, un des types d'épreuve décrits ci-dessous.

Ils doivent utiliser, au moins, deux types d'épreuve différents durant le championnat, aucun type ne pouvant être utilisé dans plus de 66% des jours d'épreuve.

Les types d'épreuve possibles sont les suivants :

- la **course sur circuit (imposé)**
- la **vitesse sur secteurs (imposés)** ;
- la **distance sur secteurs (imposés)** ;

10.2. DEFINITION DES EPREUVES.

10.2.1. Course

Le concurrent doit effectuer, dans le temps le plus court, le circuit imposé par les organisateurs.

C'est l'épreuve classique courue depuis des années dans tous les championnats.

Le planeur rentré marque des points de distance (dont le total ne dépend pas de la distance parcourue) et des points vitesse ; deux planeurs réussissant la même vitesse (corrigée du handicap éventuel) sur deux distances différentes, obtiennent le même score.

Le planeur vaché ne marque que des points de distance (fonction de la distance parcourue par rapport à la plus grande distance réussie dans l'épreuve).

10.2.2. Vitesse

Le concurrent doit réussir la plus grande vitesse, pendant un créneau d'une durée donnée (minimum), sur un circuit construit avec :

- a. obligation du passage, successivement, sur les secteurs (imposés), ou bien ;
- b. passage sur des points de virage (au choix).

*Tous les planeurs, rentrés avec une distance (corrigée, par le handicap éventuel) supérieure aux 2/3 de la meilleure distance de l'épreuve, marquent le même nombre de points de distance ; avec une distance inférieure aux 2/3, le nombre des points de distance est réduit proportionnellement à la distance réalisée. Les points de vitesse sont attribués en fonction de la vitesse (corrigée, pour le handicap) réalisée pendant une durée supérieure ou égale à celle du **créneau**.*

Le planeur vaché ne marque que des points de distance fonction de sa distance (corrigée par le handicap) par rapport à la plus grande distance réussie dans l'épreuve).

*Quand le planeur, dans son circuit, a dépassé la durée du **créneau**, sa vitesse est calculée sur la distance totale parcourue.*

*Quand le planeur réalise un circuit d'une durée inférieure au **créneau**, sa vitesse est obtenue en divisant la distance parcourue par la durée du **créneau**.*

10.2.3. Distance

Le concurrent doit réussir la plus grande distance, pendant un créneau d'une durée donnée (maximum), sur un circuit construit avec obligation de passage, successivement, sur les **secteurs imposés**.

Une altitude minimale de fin de créneau est imposée pour la sécurité et l'intérêt sportif. Elle garantit que le concurrent ne descendra pas trop bas à la fin du créneau pour maximaliser la distance parcourue.

L'altitude minimale de fin de créneau devrait être égale ou supérieure :

- en plaine, à l'altitude de largage, ou bien,*
- en montagne, à une altitude suffisante pour réduire les risques de l'atterrissage dans la plus grande partie de la région survolée.*

Le score ne prend en compte que la distance parcourue pendant le créneau.

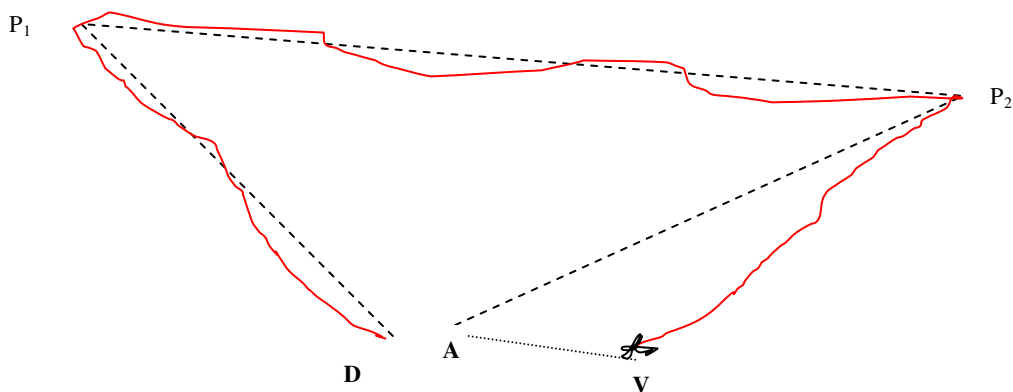
Les organisateurs peuvent décider d'une pénalité supplémentaire pour les planeurs vachés. Cette pénalité vise à encourager les pilotes à revenir au terrain, même après la fin du créneau, et devrait rendre très improbable qu'un pilote vaché prenne le meilleur sur un pilote revenu jusqu'au terrain.

Chaque fois que cela est possible, les classes se voient attribuer des épreuves dont les secteurs sont choisis pour minimiser les risques de conflits frontaux. Les branches ne devraient pas faire moins de 50 km de longueur, à l'exception de la dernière branche et l'arrivée.

10.3. EXPLICATION DES EPREUVES

10.3.1. Course sur circuit (imposé)

- a- Les organisateurs donnent une liste de points de virage à passer successivement.
- b- Le concurrent effectue le circuit aussi vite qu'il peut le faire.
- c- La distance de l'épreuve est la distance du départ D à l'arrivée A, via tous les points de virage P_n imposés. Avec l'option de départ (c) ou (d), la plus grande des distances proposées sera prise comme la distance de l'épreuve.
- d- Le score attribué à un concurrent dépend de la distance et de la vitesse qui lui sont créditées. Elles sont définies de la manière suivante :
 - la distance créditée est la somme des distances des branches effectuées successivement depuis le départ D jusqu'à l'arrivée A ou, à défaut, la somme des branches effectuées et de la distance prise en compte sur la branche inachevée.
 - La distance prise en compte sur la branche inachevée, est la longueur de cette branche diminuée de la distance de la position de la vache V au point de virage suivant P_n , ou à l'arrivée A. Si cette distance est trouvée négative, elle est comptée pour nulle.
 - La vitesse créditée est le quotient de la distance créditée par la durée du parcours entre le départ et l'arrivée.



10.3.2. Vitesse sur secteurs (imposés)

Les organisateurs donnent la liste des secteurs successifs (§ 7.5.2) et un créneau (durée minimale de l'épreuve).

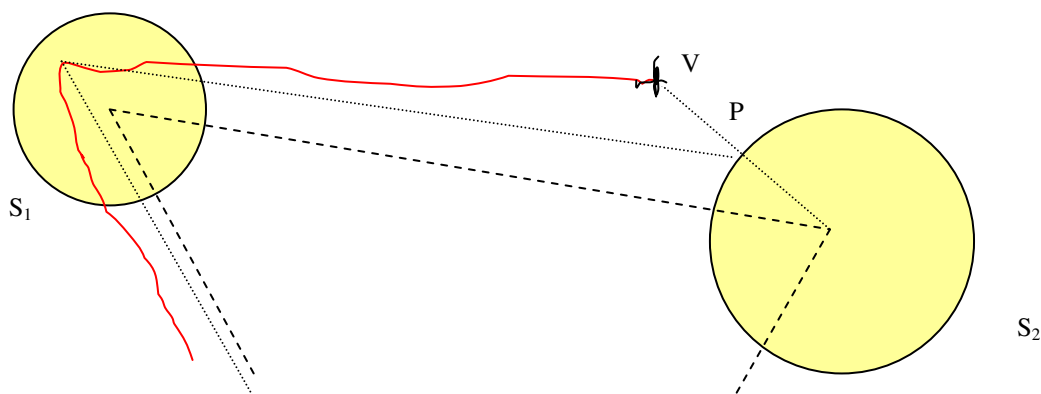
Les distances suivantes devraient faire partie des informations fournies aux pilotes sur l'épreuve : la distance nominale mesurée sur les centres des secteurs imposés et les distances minimale et maximale permises par l'épreuve.

Les secteurs devraient être suffisamment larges pour que le pilote puisse ajuster son parcours de manière à ne pas revenir avant la fin de son créneau.

Le concurrent effectue l'épreuve, en survolant les secteurs dans l'ordre prescrit, pour réaliser la meilleure vitesse possible (mais dans un temps supérieur au créneau) entre le départ et l'arrivée.

Le score attribué à un concurrent dépend de la vitesse et de la distance qui lui sont créditées. Elles sont définies de la manière suivante :

- a. pour le planeur qui réussit le circuit, la distance créditée est la distance parcourue depuis le départ D, à travers les secteurs successifs, jusqu'à l'arrivée A ;
- b. pour le planeur posé en V, sur la dernière branche, la distance créditée est la distance depuis le départ D, à travers les secteurs successifs, jusqu'à l'arrivée A, diminuée de la distance VA. Si la distance ainsi mesurée sur la dernière branche est négative, elle est comptée pour zéro ;
- c. si le planeur est posé en V, sur une autre branche, la distance créditée est la distance depuis le départ D, à travers les secteurs successifs, jusqu'au point P, le plus proche de V, dans le secteur suivant, diminuée de la distance PV. Si la distance ainsi mesurée sur cette branche est négative, elle est comptée pour zéro



- d. dans tous les cas, la distance créditée est obtenue en prenant en compte, dans chaque secteur, le point valide de l'enregistrement du vol, donnant la plus grande distance créditée ;
- e. la vitesse créditée est le quotient de la distance créditée par le temps du parcours entre le départ et l'arrivée (qui ne peut pas être inférieur à la durée du créneau).

10.3.3. Distance sur secteurs (imposés)

10.3.4.

Les organisateurs donnent la liste des secteurs successifs (§ 11.5.2), un créneau (durée maximale de l'épreuve) et une altitude minimale de fin de créneau (QNH).

les distances suivantes devraient faire partie des informations fournies aux pilotes sur l'épreuve :

- ~ la distance nominale mesurée sur les centres des secteurs et
- ~ les distances minimale et maximale permises par l'épreuve.

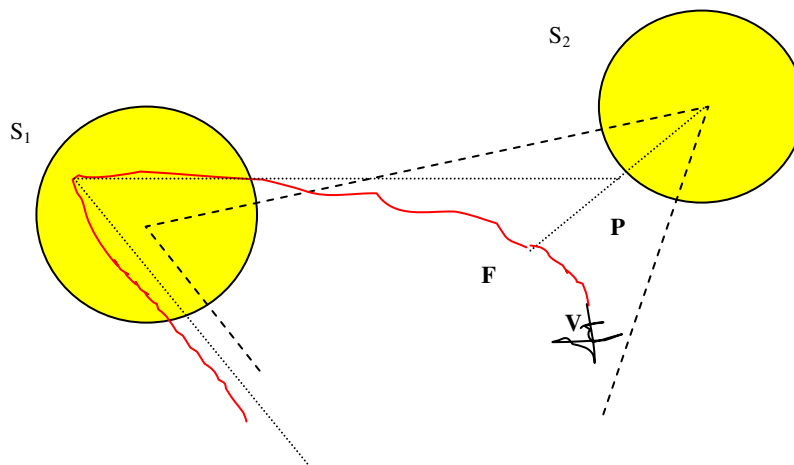
Les secteurs devraient être suffisamment larges pour que le pilote puisse ajuster son parcours de manière à ne pas revenir avant la fin de son créneau.

a. Le concurrent effectue l'épreuve, en survolant les secteurs dans l'ordre prescrit, pour réaliser la plus grande distance possible (dans le temps du créneau) en revenant vers l'arrivée.

b. Le point final F de la distance créditée est la dernière position valide de l'enregistrement, avant la fin du créneau et au dessus de son altitude minimale (voir le § 11.6.3 pour les vaches virtuelles).

c. Le score attribué à un concurrent dépend de la distance qui lui est créditée :

- la distance créditée est la longueur du circuit réalisé quand le concurrent, après avoir survolé correctement les secteurs, franchit la ligne d'arrivée avant la fin de son créneau et au dessus de son altitude minimale ;
- si le point final F intervient sur la dernière branche, la distance créditée est la distance depuis le départ D, à travers les secteurs successifs, jusqu'à l'arrivée A, diminuée de la distance FA. Si la distance ainsi mesurée sur la dernière branche est négative, elle est comptée pour zéro ;
- si le point final F intervient sur une autre branche, la distance créditée est la distance depuis le départ D, à travers les secteurs successifs, jusqu'au point P, le plus proche de F, dans le secteur suivant, diminuée de la distance PF. Si la distance ainsi mesurée sur cette branche est négative, elle est comptée pour zéro ;
- dans tous les cas, la distance créditée est obtenue en prenant en compte, dans chaque secteur, le point valide de l'enregistrement du vol donnant la plus grande distance créditée ;
- les organisateurs peuvent pénaliser le concurrent vaché en réduisant sa distance créditée de 20% puis de la moitié de la distance VA de la vache à l'arrivée.



11 OPERATIONS

11.1. GRILLE DE DECOLLAGE

Les classes sont lancées en groupes séparés. L'ordre complet de la grille est tiré au sort avant le premier jour de vol.

- a. L'ordre de la grille avancera chaque jour des 2/7èmes du nombre des planeurs de chaque classe, ou par rangées entières quand il y a environ 2/7èmes des planeurs de chaque classe dans chaque rangée.
- b. L'ordre de la grille sera publié tôt, chaque matin. Les planeurs doivent être sur la grille à l'heure spécifiée par les organisateurs.
- c. Seuls les planeurs sur la grille au début des lancers influenceront sur les heures d'ouverture et de fermeture du départ.
- d. Les organisateurs préciseront dans les procédures locales si les ballasts peuvent être vidangés sur la grille, et si un contrôle est prévu.

11.2. REMORQUAGES OU TREUILLAGES :

11.2.1. Définitions

- a. Les limites du site de la compétition définissent la zone géographique où un planeur peut atterrir avant son départ et prétendre à un nouveau décollage.
- b. La zone de largage est l'aire géographique où s'effectuent les largages des planeurs et l'arrêt du moteur des motoplaneurs. Si des départs au treuil sont envisagés, les modalités doivent être définies dans les procédures locales.

11.2.2. Limites du site des championnats

Elles sont définies par les organisateurs et portées sur une carte à l'affichage.

- a. L'aire où les planeurs pourront revenir se poser est précisée au briefing.
- b. Le concurrent qui se pose en dehors des limites du site, après un remorqué normal, ne peut prétendre à aucun autre remorqué pour l'épreuve du jour.

11.2.3. Période des remorquages

La période des remorquages est annoncée au briefing et portée sur la feuille d'épreuve. Sa clôture précède l'heure à laquelle les premiers retours sont attendus. Si les organisateurs retardent l'heure des décollages, les autres heures sont modifiées en conséquence ou encore l'épreuve annulée.

Les remorquages sont organisés pour mettre en l'air chaque classe dans le temps le plus court possible.

11.2.4. Arrêt des remorquages

- a. Les organisateurs peuvent suspendre les décollages pour des raisons de sécurité. Si l'arrêt est trop long pour laisser des chances égales aux concurrents, le directeur des championnats doit annuler l'épreuve.

- b. Les organisateurs peuvent retarder ou annuler l'ouverture de la ligne de départ pour des raisons sportives ou de sécurité. Une épreuve ne peut pas être annulée sauf dans le cas du § 11.2.4.a, ou si le temps se dégrade au point de rendre déraisonnable le lancement de l'épreuve.

11.3. PROCEDURES DE LANCEMENT

11.3.1. Nombre des lancements

Chaque planeur a droit trois lancements par jour.

- a. Si un pilote, ou son planeur, n'est pas prêt par la faute des organisateurs, le lancement du groupe est retardé.
- b. Si un pilote retarde son décollage ou n'est pas prêt, quand son tour arrive, il perd ce lancement.
- c. Un pilote demandant un deuxième ou troisième lancement, décollera à la fin du lancement de groupe en cours et dès qu'il sera prêt. Dans les cas d'un départ au treuil, quatre treuillées sont autorisées.
- d. Un largage prématuré, du fait de la défaillance du remorqueur, compte comme un lancement normal si le pilote décide de rester en l'air. Il ne compte pas si le pilote décide d'atterrir immédiatement, même en dehors des limites du site, et revient sans retard sur la grille de départ.

11.3.2. Motoplaneurs

Les motoplaneurs peuvent décoller de façon autonome ou en remorqué. Les organisateurs décrivent la procédure dans les procédures locales.

- a. S'ils décollent en autonome, leur moteur doit être arrêté dans l'aire de largage au dessous de l'altitude de largage.
- b. Si le motoplaneur décolle en remorqué, le moteur doit être mis en route, pour 2 minutes au plus, soit avant le décollage (et l'enregistreur ne sera plus coupé ensuite), soit dans les instants qui suivent le largage.
- c. S'il souhaite reprendre de l'altitude au moteur avant le départ, il doit se reposer, sinon, il aura le score correspondant au lieu de la remise en route du moteur.

11.3.3. Zones de largage

Les circuits de remorquage, les zones de largage, les hauteurs ou altitude de largage sont précisées au briefing.

Les zones de largage seront séparées par au moins 5 km et une zone de largage ne sera utilisée que par un groupe à la fois. Un groupe ne peut succéder à un autre dans la même zone de largage qu'après que la ligne de départ du premier a été ouverte.

Les pilotes ne doivent pas larguer avant le battement d'aile du remorqueur. Les cabrés avant largage sont interdits.

Les organisateurs s'assurent que la position de la zone et l'altitude de largage permettent un retour et un atterrissage en toute sécurité pour un nouveau décollage, après avoir passé un temps raisonnable à la recherche d'une ascendance aux confins du site du championnat.

11.4. DEPARTS

11.4.1. Définitions

- a. Le point de départ est le milieu de la ligne de départ, le centre du cercle de départ, du plot de départ imposé, ou du plot de départ choisi, suivant le cas.

La longueur de la première branche est mesurée à partir du point de départ. Pour l'option b (cercle de départ), cette longueur est diminuée de la valeur du rayon.

- b. L'heure de départ est l'heure à laquelle le concurrent quitte le cercle ou le plot de départ, ou traverse la ligne de départ. Quand l'heure de départ est imposée, c'est cette heure qui est prise en compte pour le score.

11.4.2. Différents types de départ

Les organisateurs choisissent un type de départ pour chaque épreuve, mais pas plus de deux types différents (indiqués dans les procédures locales) pour toute la compétition. Quatre types de départ sont proposés ici.

- a. **Ligne de départ**

Un segment rectiligne, de longueur donnée et perpendiculaire à la droite joignant le point de départ au premier jalon ou au centre du premier secteur imposé, ou un arc de cercle, de longueur donnée et dont les points sont à égale distance du premier jalon ou du centre du premier secteur imposé.

- b. **Cercle de départ**

Un cercle centré sur le point de départ, avec un rayon suffisant pour englober l'aérodrome et toutes les aires de largage.

- c. **Plot imposé**

De multiples plots de départ, de rayon 0,5 km sont centrés, chacun, sur un point de départ. Le pilote se voit attribuer un plot pour l'épreuve.

- d. **Plot au choix**

De multiples groupes de plots de départ, définis comme ci-dessus, sont créés. Le pilote se voit attribuer un de ces groupes dans lequel il choisira son plot de départ

Les organisateurs ne peuvent utiliser les départs de type a dans les épreuves de distance et dans l'épreuve de vitesse sur points que si le premier point de virage est imposé.

11.4.3. Procédures de départ

La ligne de départ est normalement ouverte 20 minutes après le décollage du dernier planeur de la classe qui était, à l'heure, à sa position prévue sur la grille.

- a. L'ouverture de la ligne est annoncée à la radio. Les procédures de radio pour cette annonce sont données dans les procédures locales.
- b. Une altitude (QNH), à ne pas dépasser avant l'ouverture de la ligne, est annoncée par les organisateurs. Les procédures en altitude avant le départ sont décrites dans les procédures locales. Les ou l'altitude(s) sont précisées au briefing et, au moment d'ouvrir la ligne de départ, les organisateurs peuvent :
 - ne pas changer la limite d'altitude,
 - augmenter celle-ci en la gardant, cependant, à 300 m au moins de la base principale des nuages, ou bien,
 - la supprimer.

11.4.4. Validité du départ

- a. Un départ est correct si l'enregistrement du vol montre un segment, joignant deux points valides successifs, sécant de la ligne, du cercle ou du plot de départ.
- b. Si l'option de départ (c). est utilisée, un départ correct sur un plot incorrect peut être pénalisé.
- c. Si aucun départ correct n'apparaît sur l'enregistrement, après l'ouverture de la ligne, le départ peut cependant être validé si le concurrent se trouvait à moins de 500 m de la ligne de départ ou du secteur de départ après l'ouverture de la ligne. La position et l'heure de départ seront déduites de la position la plus proche, mais une pénalité sera donnée. Si la proximité de la ligne ne peut pas être démontrée, le concurrent est supposé ne pas avoir pris un départ correct.

11.4.5. Marqueur

Les organisateurs indiqueront dans les procédures locales s'ils demandent l'usage du marqueur pour le départ. Dans le cas de son utilisation :

- a. un intervalle de temps minimum d'au moins 15 minutes est imposé entre deux départs consécutifs du concurrent. Les organisateurs peuvent décider d'un intervalle plus long ou n'autoriser qu'un seul départ ;
- b. un départ n'est valable que si la marque a été enregistrée à tout moment après l'ouverture de la ligne et avant le départ ;
- c. le départ suivant n'est pas valable si :
 - un seul départ est autorisé, ou
 - l'écart avec le départ précédent est inférieur à l'intervalle de temps minimum, ou
 - aucune marque n'a été enregistrée depuis le dernier départ valable.
- d. Si aucun départ n'a été marqué, le dernier départ correct sera pris mais une pénalité de 15 minutes sera ajoutée au temps crédité du concurrent.

11.4.6. Nouveaux départs

Un départ valable annule tous les précédents. Passer une ligne de départ après avoir passé un point de virage ou par un secteur imposé, n'est réputé être le départ que s'il correspond à l'heure de départ annoncée par le concurrent (voir le §11.4.7).

11.4.7. Annonce de l'heure de départ

Les pilotes annoncent leur heure de départ, dans les 30 minutes qui suivent celui-ci, avec une précision de 2 minutes et les organisateurs l'affichent aussi vite que possible. Ces heures sont utilisées pour l'affichage des performances et des résultats provisoires. Une annonce incorrecte - ou omise - peut être sanctionnée.

11.5. POINTS DE VIRAGE ET SECTEURS IMPOSES

11.5.1. La zone de virage désigne le cercle de rayon 0,5 km centré sur le point de virage de référence.

11.5.2. Le secteur imposé a deux formes possibles :

- a. un cercle de rayon donné centré sur le point de virage de référence, ou

- b. un espace délimité par deux rayons issus d'un centre, site des championnats ou tout autre point précis, et par deux arcs de cercle définis par leur distance au centre. Le point de virage de référence est sur la bissectrice de l'angle des rayons à égale distance des deux arcs.

11.5.3. Les organisateurs doivent éviter les points de virage ou secteurs trop proches du départ et les **secteurs consécutifs sécants.**

A noter que le dernier secteur imposé peut englober l'arrivée si on utilise une ligne d'arrivée circulaire.

11.5.4. Un virage, ou un passage dans un secteur, est valable si l'enregistrement montre un point, ou une portion du segment entre deux points, dans la zone ou dans le secteur de virage.

11.5.5. Si rien ne prouve le passage du concurrent dans la zone ou le secteur de virage, le virage peut encore être validé par une position à moins de 500 m du secteur ou de l'aire, mais une pénalité est alors infligée.

11.6. VACHES

11.6.1. Enveloppe des épreuves

L'enveloppe des épreuves (définie dans les procédures locales) est une ligne joignant des bornes géographiques et englobant tous les jalons et secteurs (imposés) disponibles pour le championnat. Pour les épreuves de distance, dans le cas d'une vache, les organisateurs prendront, à l'intérieur de l'enveloppe des épreuves, la position de la vache réelle ou celle de la vache virtuelle qui donne au concurrent sa meilleure distance créditée.

Les bornes de l'enveloppe peuvent être des points caractéristiques de la carte ou des coordonnées GPS.

La distance créditée inclut, éventuellement, les pénalités prévues au § 10.3.4.d. ou 10.3.5.f.

11.6.2. Vaches réelles

La position et l'heure de la vache réelle sont déterminées par le dernier point utilisable sur l'enregistrement du vol, avant que le planeur s'immobilise, que le moteur soit remis en route ou que l'enregistreur tombe en panne (la première de ces occurrences, quelle qu'elle soit).

- a. Après une vache, le concurrent se conforme à la procédure décrite dans les procédures locales. Il informe les organisateurs immédiatement. La non observation de cette procédure peut être pénalisée.
- b. Les organisateurs aident, par tous les moyens, le concurrent et ses aides à préciser la position du planeur vaché.

Le démarrage du moteur, sauf comme permis au § 11.3.2.b, ou une panne totale des enregistreurs (voir le § 8.14) est considéré comme une vache réelle.

11.6.3. Vaches virtuelles

La position et l'heure de la vache virtuelle peut être n'importe quel point utilisable de l'enregistrement du vol précédant la fin du créneau (voir le § 10.3.4.cou 10.3.5.e), la vache réelle ou l'arrivée.

11.6.4. Dépannages par air

Les procédures locales indiquent si les dépannages par air sont autorisés et donnent leur procédure.

11.7. ARRIVEES

11.7.1. Types d'arrivée

Les organisateurs choisissent, pour chaque épreuve, une procédure d'arrivée parmi celles qui sont proposées ci-dessous. Les procédures sélectionnées sont précisées dans les procédures locales.

a. Ligne d'arrivée

Un segment de droite, de longueur déterminée, clairement identifiable sur le sol de l'aérodrome. La ligne est placée de manière que les planeurs puissent se poser, après l'avoir franchie, en toute sécurité. Une altitude maximale (QNH) et une hauteur minimale devraient être prescrites pour le passage de la ligne.

- L'arrivée est valable si le planeur franchit la ligne sans assistance dans le sens indiqué au briefing.
- Le concurrent qui passe la ligne au dessous de la hauteur minimale (sauf pour les atterrissages directs), ou au dessus de l'altitude maximale, est pénalisé.
- Les organisateurs peuvent établir une liste de points de contrôle permettant d'aligner correctement la finale des planeurs.

b. Cercle d'arrivée

Un cercle d'arrivée, centré sur le point d'arrivée, d'un rayon lui permettant d'englober le terrain et les circuits d'atterrissage. Des limites mini et maxi d'altitude (QNH) sont imposées pour franchir le cercle d'arrivée. Le non respect de ces altitudes entraîne une sanction.

La ligne d'arrivée est utilisable pour la course sur circuit et la vitesse sur secteurs. Le cercle d'arrivée est utilisable pour toutes les épreuves.

La ligne d'arrivée est utilisable pour la vitesse sur points et pour les épreuves de distance si un dernier point de contrôle obligatoire a été établi.

Le cercle d'arrivée permet la séparation de planeurs arrivant de directions différentes, améliore la sécurité en terrain montagneux ou quand de larges regroupements de planeurs sont prévisibles, en permettant à chacun de ralentir en se concentrant sur son circuit d'atterrissage.

11.7.2. Définitions

- a. Le point d'arrivée est le milieu de la ligne d'arrivée ou le centre du cercle d'arrivée.

La longueur de la dernière branche est mesurée vers le point d'arrivée. Avec l'option du cercle d'arrivée, cette longueur est réduite de la valeur du rayon.

- b. L'heure d'arrivée est prise au premier passage de la ligne ou du cercle du concurrent qui termine ainsi correctement son épreuve.

Pour le concurrent, dans une épreuve sur secteurs (imposés) ou sur points (au choix), qui passe à proximité de l'arrivée et qui souhaite poursuivre son vol :

- *après la fin de son créneau, il doit rester au dessus de l'altitude maximale d'arrivée, sinon il sera compté comme rentré s'il franchi la ligne ou le cercle d'arrivée ;*
- *avant la fin de son créneau, il ne risque pas d'être compté comme rentré sauf s'il atterrit immédiatement après.*

- c. Un planeur qui se pose dans les limites du terrain sans franchir la ligne d'arrivée sera considéré comme rentré mais écoperà d'une pénalité de 5 minutes.

11.7.3. Procédures d'arrivée

- a. Le concurrent annonce son arrivée, sur la fréquence de la ligne, en donnant son numéro de concours et sa distance. L'accusé de réception se borne au numéro de concours. Les procédures locales détaillent la procédure.
Le temps de passage à l'arrivée est, quand cela est possible, noté et sera utilisé pour établir le classement préliminaire.
- b. Le contrôleur à la ligne doit répéter la force et la direction du vent, en signalant tout phénomène météorologique significatif sur le site.
- c. La ligne d'arrivée, ou le cercle d'arrivée, est fermée au coucher du soleil, ou quand tous les planeurs sont décomptés, ou quand il n'est plus possible de marquer des points de vitesse, ou encore, à l'heure annoncée au briefing. Les planeurs encore en épreuve au moment de la fermeture de la ligne seront considérés comme vachés à la dernière position valable de l'enregistrement avant la fermeture de la ligne.

11.8. ATTERISSAGE

- 11.8.1.** Les procédures locales définissent les procédures d'atterrissage et donnent la fréquence radio qui, de préférence, devrait être la fréquence d'arrivée.

Les manœuvres dangereuses, à l'approche de la ligne ou après l'avoir franchie, sont sanctionnées. Les pilotes doivent conduire leurs arrivées sur un plan constant de façon à franchir l'enceinte de l'aérodrome à une hauteur suffisante pour éviter toute collision avec un obstacle sol fixe ou mobile. Le vol en « effet de sol » ailleurs qu'au dessus du périmètre de la piste est interdit.

- 11.8.2.** Le concurrent doit se poser immédiatement après avoir franchi la ligne.

- 11.8.3.** L'atterrissage après l'heure « légale » du coucher du soleil est interdit : la non observation de cette règle sera sanctionnée.

11.9. DOCUMENTATION DE VOL

Toute la documentation de vol, comprenant les enregistrements de vol, la liste des jalons survolés et les certificats d'atterrissage, sera conservée pendant une période après l'atterrissage stipulée dans les procédures locales. La conservation d'autres documents peut encore être demandée par les organisateurs pendant une période précisée dans les procédures locales.

12 CLASSEMENTS ET PENALITES

12.1. TYPES DE CLASSEMENT

Les championnats utilisent un classement de type (a), (b) ou (c). Le type de classement choisi pour le championnat est indiqué dans les procédures locales.

- a. **Classement sur 1000 points.** Le classement est établi en points (1000 pts, au maximum, par épreuve).

C'est le système classique généralement utilisé depuis de nombreuses années.

- b. **Classement au kilométrage.** Le classement est établi en kilomètres (le meilleur score du jour correspond à la plus grande distance créditée).

Ce type de classement est une simple variante du classement sur 1000 pts. Dans une épreuve, deux pilotes gardent le même rang, l'un par rapport à l'autre, dans les deux systèmes.

Le kilométrage attribué au concurrent correspond à la distance qui lui est créditée, ou dans le cas des épreuves de course et de vitesse, pour les concurrents rentrés, de la meilleure distance de l'épreuve, minorée par le rapport vitesse créditée/vitesse maxi.

Le meilleur score de l'épreuve est la plus grande distance du jour. En conséquence, les longues épreuves sont mieux valorisées que dans le système classique.

- c. **Classement à la place**

Le classement est exprimé en places, avec un maximum de 25 pour une épreuve.

Ce type de classement peut être utilisé comme système primaire pour désigner le champion.

12.2. REGLES COMMUNES

12.2.1. Jour d'épreuve

La journée est validée quand :

- a. tout concurrent a pu être lancé à temps pour effectuer l'épreuve du jour et,
b. dans la classe, au moins un des concurrents mis en l'air a effectué plus de 50 km (après correction du handicap si utilisé).

12.2.2. Classement du jour

Le classement du jour ne dépend que de la performance réalisée. Le score est arrondi au point le plus proche, avec 0,5 arrondi par excès.

12.2.3. Concurrent rentré

Tout concurrent est considéré comme rentré s'il passe l'arrivée après avoir effectué l'épreuve, même après la fin du créneau.

12.2.4. Handicaps

Les organisateurs indiquent dans les procédures locales si des handicaps sont utilisés. Quand c'est le cas, ils sont appliqués (§ 8.3.2). :

- a. à la vitesse créditée au concurrent rentré d'une épreuve de course ou de vitesse, ou

b. à la distance créditée du concurrent dans les autres cas

Les handicaps DAeC sont utilisés en CDF biplace 20m et dans les autres compétitions. Le championnat de France classe club utilise les handicaps IGC, les classes 15m et libre utilisent des handicaps élaborés par la Commission Sportive FFVV. Par convention, les meilleurs planeurs ont un handicap plus élevé. La liste des concurrents, avec leur handicap, est publiée avant le début des championnats.

12.2.5. Pénalités

Les concurrents disqualifiés dans une épreuve marquent zéro point mais restent inclus dans la formule de calcul des points de cette épreuve. La pénalité est déduite du total des points du concurrent, après son calcul comme expliqué ci-dessous.

Si le score du jour devient négatif après déduction des pénalités, il est pris égal à zéro, à moins que le § 12.8.4 n'ait à être appliqué.

12.2.6. Classements généraux

Le classement général et le classement final est obtenu en additionnant les points obtenus dans chaque épreuve suivant le type de classement retenu.

12.3. PARAMETRES DE CALCUL

SI s'applique aux épreuves 'sur secteurs (imposés)'.

PC s'applique aux épreuves 'sur points (au choix)'.

X indique que le paramètre est utilisé (inutilisé, il est pris égal à zéro).

O indique que le paramètre est en option (option précisée dans les procédures Locales).

-- indique que le paramètre est inutilisé.

12.3.1. Paramètres de l'épreuve

	Course	Vitesse		Distance		
		SI	PC	SI	PC	
D_t	X	X	--	X	--	Distance nominale de l'épreuve (pour info.).
T_d	--	X	X	X	X	Durée du créneau donné au briefing (pour une 'course', T _d = 0).
D_m	X	X	X	X	X	Distance minimale de validation de l'épreuve. D _m = 50 km
H₀	X	X	X	X	X	Handicap le plus faible des concurrents de la classe.
D₀	X	X	X	X	X	Distance corrigée D _c la plus élevée de l'épreuve.
V₀	X	X	X	--	--	<u>Vitesse corrigée</u> (du handicap) V _c la plus élevée de l'épreuve.
T₀	X	X	X	--	--	Durée de l'épreuve du concurrent ayant réussi la meilleure V _c (= V ₀).
N₁	X	X	X	X	X	Nombre des concurrents crédités d'une distance D _c supérieure à D _m .
N₂	X	X	X	--	--	Nombre des concurrents rentrés avec une V _c supérieure à 2V ₀ /3.
N	X	X	X	X	X	Nombre des concurrents mis en l'air pour effectuer l'épreuve.
P_M	X	X	X	X	X	Maximum (possible) des points pour l'épreuve, (classement sur 1000 pts).
P_{dM}	X	X	X	X	X	Maximum (possible) des points de distance pour l'épreuve (classement sur 1000 pts).
P_{vM}	X	X	X	--	--	Maximum (possible) des points de vitesse pour l'épreuve (classement sur 1000 pts).
F	X	X	X	X	X	<u>Facteur journalier</u>
P_n	X	X	X	X	X	Dans le classement par place, nombre des places dotées de points.

Si l'épreuve est annulée (§ 12.2.1), il n'est attribué aucun point sauf si une pénalité doit être appliquée (§ 12.2.5).

12.3.2. Paramètres du concurrent

	Course	vitesse		distance		
		SI	PC	SI	PC	
D	.2	.3	.4	.5	.6	Distance créditée au concurrent comme elle a été définie au § 10
D_v	--	--	O	O	O	Distance de la vache à l'arrivée (quand la vache est pénalisée).
R_v	--	--	O	--	--	Pénalité de vache, quand elle est appliquée : réduction de la distance créditée $R_v = 0,5.D_v$.
R_v	--	--	--	O	O	Pénalité de vache, quand elle est appliquée : réduction de la distance créditée $R_v = 0,2.D + 0,5.D_v$.
T	X	X	X	--	--	Durée du parcours d'un planeur rentré (T_d quand le planeur rentre avant la fin du créneau).
H	X	X	X	X	X	Handicap du concurrent, s'il est appliqué (sinon, $H = 1$)
D_c	X	--	--	--	--	Distance créditée corrigée du handicap : $D_c = D.H_0/H$
D_c	--	X	X	X	X	Distance créditée (après pénalisation de vache) corrigée du handicap : $D_c = (D - R_v).H_0/H$
P_d	X	X	X	X	X	Points de distance du concurrent (classement sur 1000 pts)
V	X	X	X	--	--	Vitesse créditée du concurrent $V = D/T$
V_c	X	X	X	--	--	Vitesse créditée corrigée du handicap $V_c = V.H_0/H$, ou $V_c = D_c/T$
P_v	X	X	X	--	--	Points de vitesse du concurrent (classement sur 1000 pts)
S	X	X	X	X	X	Score obtenu par le concurrent dans l'épreuve : en points, kilomètres ou places.

Note pour les « scoreurs » :

avant la fermeture de la ligne d'arrivée et pour rendre les résultats préliminaires représentatifs, il sera supposé que les concurrents n'ayant pas encore donné de leurs nouvelles vont rentrer, en réussissant des performances $D_c > D_m$ et $V_c = V_0$, sans apparaître dans ce classement préliminaire.

Les pénalisations R_v retenues par les organisateurs doivent être mentionnées dans les procédures locales.

12.4. CLASSEMENT SUR 1000 POINTS

12.4.1. Epreuves de course sur circuit

a. Calcul des points de l'épreuve

$P_M = 1000$, ou $5D_0 - 250$, ou encore $400T_0 - 200$ (la plus petite des trois valeurs).

$F = 1$, ou bien $1,25N_1/N$ (la plus petite des deux valeurs).

$P_{vM} = 2P_M / 3 \cdot N_2 / N$.

$P_{dM} = P_M - P_{vM}$.

Le maximum des points, pour l'épreuve, n'atteindra pas 1000 si la distance D_0 est inférieure à 250 km ou si le vainqueur a tourné en moins de 3 heures, avec la conséquence que la minute ne vaudra jamais plus de 11 pts et le km jamais plus de 4 pts.

b. Calcul des points du concurrent

Pour le concurrent rentré,

$P_v = P_{vM} \cdot (3V_c/V_0 - 2)$.

$P_d = P_{dM}$.

Si sa vitesse corrigée du handicap V_c est inférieure à $2V_0/3$, le concurrent ne marque aucun point de vitesse.

Pour le concurrent vaché,

$P_v = 0$.

$P_d = P_{dM} \cdot D_c / D_0$.

$S = F \cdot (P_v + P_d)$.

Si presque tous les concurrents rentrent, celui qui réalise les 2/3 de la meilleure vitesse récolte 1/3 des points du premier ; les vachés auront moins de 1/3 des points, proportionnellement à leur distance.

12.4.2. Epreuves de vitesse

a. Calcul des points de l'épreuve

$P_M = 1000$, ou $5D_0 - 250$, ou encore $400T_0 - 200$ (la plus petite des trois valeurs).

$F = 1$, ou bien $1,25N_1/N$ (la plus petite des deux valeurs).

$P_{vM} = 2P_M / 3 \cdot N_2 / N$.

$P_{dM} = P_M - P_{vM}$.

Le maximum des points, pour l'épreuve, n'atteindra pas 1000 si la distance D_0 est inférieure à 250 km ou si le vainqueur a tourné en moins de 3 heures. La minute ne vaudra jamais plus de 11 pts et le km plus de 4 pts.

b. Calcul des points du concurrent

Pour le concurrent rentré,

$P_v = P_{vM} \cdot (3V_c/V_0 - 2)$,

$P_d = P_{dM}$.

La valeur de P_v ne peut pas être négative : si on a $V_c < 2V_0/3$, on prend $P_v = 0$

Pour les circuits les plus courts ($D_c < 2D_0/3$), on prend $P_d = P_{dM} \cdot 3D_c/2D_0$.

Pour le concurrent vaché,

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dM} \cdot D_c / D_0.$$

$$S = F \cdot (P_v + P_d)$$

Si presque tous les concurrents rentrent, celui qui réalise les 2/3 de la meilleure vitesse récolte 1/3 des points du premier ; les vachés auront moins de 1/3 des points, proportionnellement à leur distance.

12.4.3. Epreuves de distance

a. Calcul des points d'épreuve

$P_M = 1000$ ou $5D_0 - 250$ (la plus petite des deux valeurs).

$F = 1$ ou $1,25 N_1/N$ (le plus petit des deux).

Le maximum des points de l'épreuve n'atteint pas 1000 si la distance ne dépasse pas 250 km ; on n'attribuera donc jamais plus de 4pts/km.

b. Calcul des points du concurrent

$$S = F \cdot P_M \cdot D_c / D_0.$$

12.5. CLASSEMENT AU KILOMETRAGE

12.5.1. Courses sur circuit

a. Pour le concurrent rentré,

$$S = D_0 \cdot V_c / V_0$$

Pour les planeurs les plus lents ($V_c < 2V_0/3$), on prend $S = 2D_0/3$

b. Pour le concurrent vaché,

$$S = 2D_0/3.$$

Le meilleur score du jour est égal à la meilleure distance. Les pilotes rentrés ont un score proportionnel à leur vitesse et les vachés, un score inférieur et proportionnel à leur distance.

12.5.2. Vitesse

a. Pour le concurrent rentré,

$$S = D_0 \cdot V_c / V_0.$$

Pour les circuits les plus courts ($D_c < 2D_0/3$), on prend $S = D_c$.

b. Pour le concurrent vaché,

$$S = 2D_c/3$$

Le meilleur score du jour est égal à la meilleure distance. Les pilotes rentrés ont un score proportionnel à leur vitesse et les vachés, un score inférieur et proportionnel à leur distance.

12.5.3. Distance

$$S = D_c.$$

Le meilleur score du jour est égal à la meilleure distance. Chaque pilote reçoit un score égal à sa distance.

12.6. CLASSEMENT A LA PLACE

12.6.1. Le concurrent est d'abord classé suivant l'un des deux systèmes précédents et reçoit ensuite les points qui correspondent à son classement du jour.

12.6.2. Le nombre maximum des points P_n , sera la plus petite des valeurs suivantes :

- a. 20 points ;
- b. la moitié du nombre des pilotes mis en l'air pour l'épreuve du jour ;
- c. le nombre des pilotes ayant dépassé la distance de validation D_m .

12.6.3. Le vainqueur du jour reçoit $(P_n + 5)$ points, le deuxième $P_n + 2$, le troisième $P_n - 1$, le quatrième $P_n - 3$, et les suivants un point de moins par place jusqu'au P_n ième qui reçoit un point.

12.6.4. Les concurrents rentrés et classés après le P_n ième, reçoivent 1 pt.

Les points distribués seront donc 25, 22, 19, puis 17, 16, jusqu'à 1 pour les 20 premiers de l'épreuve du jour, les autres concurrents recevant 1 point s'ils rentrent et 0 dans le cas contraire (cet exemple implique que 40 concurrents, au moins, ont été lancés et que 20 ont dépassé la distance de validation).

12.6.5. En cas d'ex aequo, chaque concurrent reçoit les mêmes points (comme s'ils étaient seuls à cette place), les autres scores étant inchangés.

12.6.6. Les pilotes qui n'ont pu être lancés, ou qui n'ont marqué aucun point au classement primaire, ou disqualifiés dans l'épreuve ne reçoivent aucun point pour le classement à la place.

12.7. PENALITES ET DISQUALIFICATION

12.7.1. Le directeur des championnats inflige une pénalité pour une transgression ou un manquement à un règlement ou à une procédure locale. La sévérité des pénalités varie du simple avertissement à la disqualification suivant l'importance des faits reprochés. Les pénalités infligées par le directeur des championnats seront en accord avec les pénalités énumérées dans la liste des pénalités prévues du § 12.9. Si l'irrégularité ou l'infraction ne fait pas partie de la liste ci-dessous le directeur de la compétition a toute latitude pour définir une pénalité en concertation avec le représentant fédéral et le Président de la Commission Sportive.

- a. Dans le classement sur 1000 points, les pénalités s'appliquent directement.
- b. Dans le classement au kilométrage, la pénalité s'applique avec l'équivalence de 1 km par 5 points du barème.
- c. Dans le classement à la place, la pénalité s'applique sur le système classement primaire – 1000 pts ou kilométrage – avant l'attribution des places de l'épreuve.

12.7.2. Les infractions qui ne sont pas prévues dans la liste, peuvent être sanctionnées par le directeur du championnat à son idée, suivant les clauses du code sportif, § 5.2 des généralités.

12.7.3. Les pénalités apparaissent sur la feuille des résultats de l'épreuve concernée.

12.7.4. Si elle est donnée un jour où l'épreuve a du être annulée pour une des raisons prévues au §12.2.1, ou un jour sans épreuve, ou encore pendant la semaine d'entraînement, la pénalité est compté sur le total des points cumulés du concurrent.

Cette règle vise à s'appliquer aux pénalités encourues pour raisons de discipline ou de sécurité et non à celles concernant les erreurs techniques.

12.7.5. Le compétiteur disqualifié doit restituer sa licence sportive, conformément au § 5.3 des généralités du code sportif.

12.8. LISTE DES PENALITES PREVUES

Type d'irrégularité	Première infraction	Récidive	sanction maximale
Masse excessive ou insuffisante de W kilogrammes	W x 2 points	nW x 2 points	nW x 2 points
Information fautive, tardive ou manquante			
Documentation incomplète	Pas de décollage	Pas de décollage	Pas de décollage
Contrôle de la configuration incomplète	Pas de décollage	Pas de décollage	Pas de décollage
Annonce de l'heure de départ après plus de 30 minutes	Avertissement	10 points	25 points
Annonce de l'heure de départ différente de l'heure réelle	Avertissement	10 points	25 points
Echange d'enregistreur sans prévenir l'organisation	10 points	20 points	25 points
Intervalle d'enregistrement > 10s)	avertissement	10 points	25 points
Délai > 30 mn de remise de l'enregistreur ou du certificat d'atterrissage aux organisateurs.	Avertissement	10 points	25 points
Délai > 60 mn de remise d'un document de soutien	Avertissement	10 points	25 points
Compte rendu d'atterrissage incomplet	Avertissement	10 points	25 points
Départ incorrect			
A moins de 0,5 km de la ligne ou du secteur de départ	50 points	50 points	50 points
A plus de 0,5 km de la ligne ou du secteur	départ non valable	départ non valable	départ non valable
Départ valable a un mauvais point de départ	100 points	100 points	100 points
Point de virage incorrect			
A plus de 0,5 km du de la zone du point ou du secteur	50 points	50 points	50 points
A plus de 1 km de la zone du point ou du secteur	Pas de passage	Pas de passage	Pas de passage
Pilotage dangereux ou risqué.			
Vol en nuage	100 points	Disqual. dans l'épreuve	Disqualification
Spirale dans le mauvais sens en zone locale	Avertissement	(n - 1).25 points	Disqualification
Spirale dans la zone de départ	Avertissement	(n - 1).25 points	Disqualification
Largage prématuré ou tardif	Avertissement	(n - 1).25 points	Disqualification
Cabré avant le largage	Avertissement	Disqual. dans l'épreuve	Disqualification
Arrivée sous la hauteur ou l'altitude minimale	Avertissement	(n - 1).25 points	Disqualification
Manœuvre risquée en arrivée	100 points	Disqu. épreuve	Disqualification
Atterrissage sur la mauvaise piste	Avertissement	(n - 1).25 points	Disqualification
Dépasser l'altitude maximale (définie au briefing) de moins de 100 m	1pt/m	n pts/m	Disqual. dans l'épreuve
Dépasser l'altitude maximale (définie au briefing) de plus de 100 m	vaché à l'entrée de la zone aérienne	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification
Départ au dessus de l'altitude maximale	1 pt/m	n pts/m	Disqual. dans l'épreuve
Vol en zone réglementée ou interdite	vaché à l'entrée de de la zone	Disqualification dans l'épreuve	Disqualification
Atterrissage après le coucher du soleil	10 points / minute	Disqu. épreuve	Disqualification
Tricherie ou falsification de document			
Falsification de document	Disqualification	Disqualification	Disqualification
Tentative de se faire aider par un avion ou un planeur non concurrent pour trouver une ascendance	Disqu. épreuve	Disqualification	Disqualification
Autres infractions			
Vol sous influence de l'alcool	Disqu. épreuve	Disqualification	Disqualification
Contrôle antidopage positif	Voir la politique FAI	Voir la politique FAI	
Excès d'envergure en classes 15 m et standard (#)	1point / cm	1 point / cm	1 point / cm

(#) Si l'envergure d'un planeur, en classe 15 m ou standard, dépasse 15 m, une pénalité est appliquée au score du jour. Le nombre des points de pénalité est obtenu en soustrayant 0,3 cm du dépassement de l'envergure et en arrondissant au cm le plus proche.

Exemples :

(i) un dépassement de 2,7 cm donne une pénalité par épreuve de $2,7 - 0,3 = 2,4$ cm arrondis à 2cm ;

(ii) un dépassement de 3,9 cm donne $3,9 - 0,3 = 3,6$ arrondis à 4 cm.

13 CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS

- 11.1.** Tout concurrent en désaccord sur un point d'application du présent règlement peut élever une **contestation** auprès de l'organisateur. S'il reste insatisfait de la réponse de celui-ci, il peut déposer une **réclamation**.
- 13.2.** La **réclamation**, écrite et accompagnée d'une caution dont le montant est fixé dans les procédures locales, est remise au directeur de la compétition dans les 24 heures suivant le fait qui la motive ; ce délai est réduit à 2 heures le dernier jour.
- 13.3.** Le directeur de la compétition convoque le jury dans les 24 heures suivant la réclamation.
- 13.4.** Le jury entend les deux versions des faits en litige, ainsi que tout autre avis qu'il estime nécessaire. Il prend en compte les règlements FAI et le présent règlement, puis se prononce par vote sur bien-fondé de la réclamation d'une part et sur son approbation (pour laquelle une majorité des 2/3 est requise) ou son rejet, d'autre part. Il établit un rapport écrit au directeur de la compétition qui doit se conformer à la décision et la publier.
- 13.5.** La caution est remboursée si la réclamation est reconnue fondée par le jury (qu'elle soit approuvée ou non).

14 SCHEMA DES PROCEDURES LOCALES

14.1. Nom du concours, classe(s), lieu, objectifs particuliers du concours (le cas échéant)

14.2. Calendrier :

- 14.2.1. Inscription (date limite d'inscription, date limite de désistement)
- 14.2.2. Premier briefing
- 14.2.3. Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve possible)
- 14.2.4. Remise des prix

14.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels

- 14.3.1 Directeur de la compétition
- 14.3.2 Responsable du choix des épreuves
- 14.3.3 Nom des principaux responsables et leur fonction
- 14.3.4 Représentant fédéral ou régional

14.4. Généralités

- 14.4.1. Classe et types de planeurs admis
- 14.4.2. Type de classement utilisé
- 14.4.3. Types d'épreuve (2, 3, 4, ou les 5) retenus
- 14.4.4. Les 2 types de départ retenus
- 14.4.5. Liste des handicaps utilisés (le cas échéant)
- 14.4.6. Masse maximale admise par classe
- 14.4.7. Types d'enregistreur GPS admis (principal, secours) ; marqueur requis ou non
- 14.4.8. Equipements supplémentaires requis ou interdits (le cas échéant)
- 14.4.9. Enveloppe des épreuves ; liste et coordonnées des jalons utilisés (départ, virage arrivée)
- 14.4.10. Points ne pouvant être utilisés comme premier ou dernier point de virage (le cas échéant)
- 14.4.11. Point(s) de report utilisés (le cas échéant)
- 14.4.12. Types d'épreuves non standard ou divergences par rapport aux types d'épreuves standard (le cas échéant)
- 14.4.13. Montant des droits d'inscription, des remorqués et de la caution en cas de réclamation

14.4.14. Site Internet ou les informations sont disponibles avant et pendant le concours (le cas échéant)

14.5. Sécurité

- 14.5.1. Règles de sécurité relatives à l'environnement local
- 14.5.2. Zones interdites de survol ou avec limitations d'altitude.
- 14.5.3. Dispositions locales relatives au contrôle du trafic aérien
- 14.5.4. Mono fréquence ou fréquence de sécurité utilisée
- 14.5.5. Zone de spirale à gauche obligatoire ou de spirale interdite.
- 14.5.6. Heure limite d'atterrissage pendant le concours

14.6. Déroulement des épreuves

- 14.6.1. Emplacement du panneau d'affichage officiel
- 14.6.2. Consignes de mise en piste et de pesée ; zone(s) de (dé)ballastage interdites.
- 14.6.3. Zones et procédures particulières de remorquage, de largage, d'atterrissage forcé, de décollage autonome
- 14.6.4. Procédures radio (décollage, annonce de l'heure de départ, de la distance effectuée, arrivée, atterrissage)
- 14.6.5. Départs et arrivée utilisés, (types, limites d'altitude et de vitesse).
- 14.6.6. Mode de déclaration du point de virage effectif (le cas échéant).
- 14.6.7. Procédures d'arrivée et d'atterrissage avec les altitudes limites.
- 14.6.8. Zones et procédures particulières d'atterrissage à l'arrivée, altitude minimale de passage.
- 14.6.9. Dépouillement des enregistreurs, informations à communiquer au retour du vol.
- 14.6.10. Délais de conservation des enregistrements et documents.
- 14.6.11. PC vache, informations à communiquer en cas de vache, remise des enregistreurs au retour de vache.
- 14.6.12. Informations à fournir (le cas échéant) en cas de vache virtuelle.
- 14.6.13. Possibilités de dépannage air

14.7. Toute divergence dans l'organisation des épreuves.

14.8. Autres informations utiles.

15 CLASSES ET HANDICAPS

15.1. Handicaps « multi-classes »

Pour les championnats appliquant le handicap planeur, la liste ci-dessous est à utiliser. Les championnats de France libre (15.4), 15m (15.3), clubs (15.2) utilisent des coefficients propres à leurs classes.

Ces valeurs sont données à titre indicatif et ne sont valables que pour l'année 2008. Cette liste, pour être prise en compte, doit être mise à jour par l'intermédiaire du site Internet du DAeC.

Les planeurs suivants ont été ajoutées par la FFVV :

- Pégase train fixe
- Marianne
- Alliance 34

Type de planeur ou de motoplaneur

INDEX

Classe libre

	INDEX
eta	132
Nimbus 4; ASW 22BL; ASH 25 EB 28	128
Nimbus 3/25,5m; ASW 22 B; ASH 25/>26m; NIMBUS 4D	126
Nimbus 3/24,5m; Nimbus 3D; ASW 22/24m; AS 22-2; ASH 25.....	124
Nimbus 3/22,9m; ASW 22/22m; LS 5, Antares 20m	122
SB 10; Glasflügel 604/24m	120

Glasflügel 604	118
ASW 17; Jantar 2/2b; Nimbus 2 b/c; fs 29; LAK 12	116
Jantar 19m; Kestrel 19m	114
DG 500/505 22m; Stemme S 10; B 13; Mü 27; ASW 12	110
Classe 18m	
SB 14; ASH 26; Ventus 2/18m; DG 800/18m; LAK 17/18m; ASG 29 18m	
Antares 18m; LS 10/18m	120
DG 600/18m; LS 6/17,5m ; LS 6/18m ; LS 9	118
Ventus 17,6m; DG 600/17m	116
Ventus 16,6m; LS 8/18m; LAK 19/18m, ASW 28-18, Discus-2C 18m.....	114
ASW 20 16,6m; Kestrel 17m; Glasflügel 304/17 / 304CZ17,4	112
DG 200/17; LS 3/17; DG 400/17; Mosquito 17m	110
Diamant 18m; BS 1; D 36	108
Classe 15m	
Ventus 2; ASW 27; DG 800; DG 808; LAK 17; SZD 56; ASG 29 15m; LS 10 15m	114
Ventus 1; LS 6	112
DG 600; ASW 20; SB 11; fs 32; Glasflügel 304	110
LS 3; DG 200; DG 400; Mini Nimbus; Mosquito; D 40	108
Classe Standard	
LS 8; Discus; ASW 24; SZD 55; SB 13; Discus 2; ASW 28; LAK 19	
Genesis; AK 8	108
Classe Club	
LS 4; LS 7; DG 300; DG 303; Falkon; LS 3 Std.; SB 12; AFH 24; Glasflügel 304C.....	106
FK-3; SB 8; Speed Astir II; PIK 20 D/E.....	106
Mü 26; Diamant 16,5m; Cirrus B 18,34m; DG 300 ohne EZ; AK 5; Pegase	104
<i>Pegase train fixe</i> , LS 2; H 301; Cobra 17m	102
ASW 19; DG 100; LS 1 f; Hornet; Std. Jantar; Std. Astir, SZD 59; Phöbus B 3	
Cirrus/Cirrus VTC 17,74m ; Std. Cirrus 16m ; Phöbus C1; D 37; SB 7; Elfe 17m	
Std. Libelle 17m; Delphin I	100
ASW 15; Std. Cirrus; Std. Libelle; LS 1-0,c,d; Cobra 15; ASW 19 Club	
DG 100 Club; D 38, Mü 22b; Pajno V1/2; Apis M 15m; Apis 2; Bee	98
Astir CS; Astir CS 77; Club Libelle; Salto 15m/15,5m; Elfe S3/S4	
Mistral C; Phöbus B; SHK; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; VSO-10	96
Astir CS Jeans; fs 25; Elfe ohne EZ; Phöbus A, VSO-10 C; JP 15/36; Silent 2	
TST-10 Atlas	94
G 102 Club Astir; ASK 23; Phönix; Carat; Kiwi; JP 15/34; Apis WR.....	92
SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb; Std. Austria SH1; SF 27 B	90
SB 5 e; SF 27 A; Foka; Zugvogel III a; H 101 Salto; SF 30	
PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ; Std. Austria SH; Geier; ASK 18	88
Ka 6 E; Ka 10; SB 5 a-c; SZD 30 Pirat; SIE 3; Std. Austria; VT16/116 Orlic	
Pilatus B4 ohne EZ; Zugvogel I,II,IV; PW 5; Solo L 33; Greif II	86
SF 26; Ka 6; H 30; Silent Club; Silent AE-1	84
Sagitta; ASK 14, SZD 22; SFS 31.....	82
Planeurs anciens	
LCF II; Weihe 50	80
Ka 8; L-Spatz, Lunak LF 107	78
Minimoa; Banjo	76
Spatz 13m; AV 36; RF 4	74
Piccolo	68
Rhönsperber	62
Rhönbussard	60
Grunau Baby; Ka 1; Ka 3	54
Classe biplace (utilisables en classe club si autorisés par l'organisation)	
Duo Discus; DG1000/20m; LS 11	110
Janus C mit EZ; DG 500/505 (Orion) 20m; fs 33	108
Janus C ohne EZ; B 12; Calif A 21; DG 1000/18m	106
Janus 18,2m; DG 505 Orion 18m	104
<i>Marianne</i> , DG 500/505 Trainer EZ	100
DG 500/505 Trainer ohne EZ; fs 31; Twin III/20m	98
G 103 Twin III, AFH 22	96
Twin Astir mit EZ	94
Twin Astir ohne EZ; G 103 Twin II; ASK 21	92
SF 34 mit EZ	88
<i>Alliance34</i> , SF 34 ohne EZ ; PW 6	86
SZD 50 Puchacz; Bergfalke IV; IS 28 B2	84
Kranich III; Condor IV	80

ASK 13; Bergfalke III; Bocian; L-23 Super Blanik 18,2 m ; ASK 16; RF 5 B	
RF 10; SF 28A	78
Ka 7; Ka 2 B; Bergfalke II, L13 Blanik; L 23 Super Blanik; SZD-45; Dimona	
G 109; SF 25 a-c	76
Ka 2; Kranich II; RF 5	74
Rhönlerche; Specht	54

Remarques :

- « Ohne EZ » indique un planeur avec train fixe.
- Le handicap des planeurs à dispositif d'envol incorporé ou à turbo est basé sur celui du planeur pur du même type.
- Le handicap ne change pas si le planeur est équipé de pennes (winglets).
- La liste des handicaps n'est pas complète. Pour le handicap de planeurs ne figurant pas sur cette liste, consulter la commission sportive de la FFVV.

Note

La liste des handicaps de l'Aéroclub d'Allemagne est basée sur un modèle théorique de l'aérodynamique moyenne rencontrée en Allemagne de mars à septembre. L'utilisation de ces handicaps dans des conditions météo différentes peut conduire à des résultats peu réalistes.

15.2 Handicaps classe « club »

Cette liste de handicaps est imposée pour les championnats de classe club (ex : championnat de France classe club et juniors). Cette classe intègre également les planeurs ULM.

Elle se base sur la liste établie par l'IGC en 2007 avec les compléments suivant :

- Ajout du Pégase train fixe
- Ajout du Marianne
- Suppression de l'entrée pénalisant le StdCirrus CS11-75L par rapport au StdCirrus CS11-75
- Ajout du Std Cirrus CS11-75 (w)

Remarques :

- (w) indique l'utilisation de winglets.
- La présence d'un train rentrant augmente le handicap de deux points par rapport au même planeur mais avec train fixe.
- L'utilisation de winglet augmente le handicap de un point.
- Le handicap est basé sur les performances d'un planeur à une masse de référence. Celle-ci est définie par la masse à vide typique plus 110kg. Si un planeur décolle à une masse supérieure par nécessité, le handicap doit être augmenté de 0,5 points par tranche de 10kg au dessus de la masse de référence. La masse de référence est une masse théorique de calcul, elle peut être supérieure à des masses de certification.
- Le pilote est tenu de prouver que son planeur est utilisé dans les limites de masse autorisée.
- Un planeur ou ULM de coefficient inférieur à 96 sera autorisé à participer en adoptant le coefficient le plus faible soit : 96. Les organisateurs peuvent aussi prévoir un classement « hors concours » et prendre en compte le coefficient originel de ce planeur. (cf procédures locales).
- Si votre planeur ou ULM n'est pas présent dans cette liste, adressez vous à la FFVV (Commission Sportive).

Liste de handicaps classe club – FFVV 2006

Index	Type de Planeur	Masse Max (kg) parties non- portante	MTOW (kg) sans Waterbal- last	MTOW (kg)	Masse de refe- rence (kg)
1,09	ASW 20 WL (15m)				
1,09	Discus 1,a,b WL	240		525	
1,08	ASW 24 WL / ASW 24B WL				
1,08	DG 400 (15M)				
1,08	SZD 55				
1,08	ASW 20 (15m)				
1,07	DG 200	250	360	480	365
1,07	DG202(15m)	250	360	480	365
1,07	Vega(15m)			354	354
1,07	DG500/505 Orion(20m)	445	657	750	
1,07	ASW24 , B	245	365	500	357 / 365
1,07	LS 3, a	240 / 230		472	410 ?
1,07	Mini Nimbus , C	230 / 220		450 / 500	370
1,07	Mosquito	240	380	450	380
1,07	D 40				
1,07	BS 1				
1,07	Diamant 18m	240	408	440	400
1,07	D 36				
1,07	LS7	235	389	486	365
1,06	DG 1000/18m				
1,06	FK-3				
1,06	SB 8				
1,06	Speed Astir II	260	400	515	380
1,06	PIK 20 E				
1,06	B 12				
1,06	Calif A 21		644	644	
1,06	Glasfluegel 304C(W)			450	360
1,06	Janus C (train fixe)	400		700	
1,05	LS 4 , a	230		472 / 525	385 ?
1,05	DG 300	246		385 / 500	372
1,05	Falkon				
1,05	LS 3 Std.				
1,05	SB 12				
1,05	AFH 24				
1,05	Glasfluegel 304C			450	360
1,04	PIK 20 D				364
1,04	AK 5				
1,04	Pegase (train rentrant)	235	368	455	368
1,04	Mue 26				
1,04	Diamant 16,5m	220	390	408 / 454	390
1,04	Cirrus 18,34m	250	400	460	390
1,04	DG 505 Orion 18m	445		650	
1,04	Janus 18,2m	440	620	620	
1,03	PIK 20 B				364
1,03	DG 300 (train fixe)				370
1,03	LS 2				
1,03	H 301	200		300	300
1,02	ASW 19 a,b (w)	225 / 230		408 / 454	380
1,02	Std. Cirrus B 16m	220	330	330	330
1,01	Hornet (w)	225		420	355
1,01	ASW 19 a,b	230		454	380
1,01	Cirrus, Cirrus B (w)	220	330	390	330

Index	Type de Planeur	Masse Max (kg) parties non- portante	MTOW (kg) sans Waterbal- last	MTOW (kg)	Masse de refe- rence (kg)
1,01	Cirrus G (w)	220		390	330
1,01	Cirrus CS 11-75 (w)	220	345	390	345
1,01	LS 1f, 45	230		390 / 439	355
1,01	Jantar Std. 2	245	385	535	385
1,01	Jantar Std. 3		390	540	385
1,01	Jantar Std. 3 Bravo				
1,01	SZD 59				
1,01	Std.Libelle 17m	210		350	325
1,01	DG 100	265	385	418	385
1,00	Hornet , C	225		420 / 450	355
1,00	Hornet H 204	225		350	350
1,00	Std.Jantar 1		360	460	360
1,00	Std Cirrus ,b	220	330	330/390	330
1,00	Std Cirrus G	220		390	330
1,00	Std Cirrus CS 11- 75	220	345	390	345
1,00	Std.Astir				385 ?
1,00	Phoebus B3				
1,00	Phoebus C1				
1,00	D 37				
1,00	SB 7				
1,00	Elfe 17m				
1,00	Cobra 17m				
1,00	Marianne				
0,99	Std.Libelle (w)	210		350	323
0,99	ASW 15 a (w)	198	318	318	318
0,99	ASW 15 b (w)	220		408	365
0,99	ASW 19 Club	230		454	380
0,98	ASW 15 a	198	318	318	318
0,98	ASW 15 b	220		408	365
0,98	Std.Libelle H-201	210		290	290
0,98	Std Libelle H-201 B	210		350	323
0,98	Std Libelle H-202	210		350	323
0,98	Std Libelle H-203	210		380	325
0,98	LS 1 0				345
0,98	LS 1 c				345
0,98	LS 1 d				345
0,98	Cobra 15	247	385	385 / 500	375
0,98	DG 100 Club	265	385	418	385
0,98	D 38				
0,98	Mue 22b				
0,98	Pajno V1/2				395
0,97	SHK				
0,96	Astir CS	240	380	450	380
0,96	Astir CS 77	240	380	450	380
0,96	Club Libelle	225		350	350
0,96	Salto 15/15,5m				
0,96	Elfe S3			350	350
0,96	Elfe S4			370	370
0,96	Mistral C			350	350
0,96	Phoebus B3				
0,96	IS 29 D				
0,96	gear				
0,96	VSO 10				

15.3 Handicaps FFVV classe libre

TYPE DE PLANEUR	Index
ETA.....	132
Nimbus4T ; Nimbus4M ; Asw22ble ; EB28- 850kg	129
ASW22bl ; Nimbus4 - 750kg ASH25EB28 820Kg	128
Nimbus4Dm 820Kg ; Ash25Mi(>26m)	127
ASH 25(>26m) 750Kg ; Nimbus4D 750Kg	126
Nimbus 3 750Kg ; ASW22A 750kg ; ASH25(25.6m) 750 Kg	125
Ash25 (sans winglet) ; Nimbus3D 750 Kg	124
Antares 20m	122
ASW 17; Nimbus 2 b/c; LAK 12	116

Un planeur, dont le CDN l'autorise, peut évoluer à différentes envergures. Son handicap reste identique.

La classe libre est ouverte a des planeurs d'envergure strictement supérieure à 18 mètres

La liste des handicaps n'est pas complète. Pour le handicap de planeurs ne figurant pas sur cette liste, consulter la commission sportive de la FFVV.

15.4 Handicaps FFVV « classe 15m »

TYPE DE PLANEUR	Index
Ventus2 a,b ; ASW27 ; ASG29 ; Diana2 ; LS10.....	114
DG800 ; Ventus2C ; LAK17	113
LS6 ; Ventus1 ; DG600.....	112
LS8 ; Discus2 ; ASW28 ; LAK19	111
Discus1, LS7, DG300 ASW20	110
LS3	108

La liste des handicaps n'est pas complète. Pour le handicap de planeurs ne figurant pas sur cette liste, consulter la commission sportive de la FFVV.

16 Annexe : Exemple de check-list de vérification.

CHECK-LIST « AIDE A LA VERIFICATION »

Cocher les cases pour lesquelles vous déclarez remplir le critère indiqué

PILOTE

- Licence de pilote associée au type d'aéronef utilisé (Planeur ou ULM)
- Certificat médical de classe 1 ou 2 datant de moins de 12 mois (Planeur ou ULM)
Ou certificat médical de non contre indication, délivré par son médecin traitant, datant de moins de 12 mois (Ref. : Loi sur le sport).
- Conditions d'expérience requises pour la validité de la licence (Planeur)
1) Avoir effectué dans les 24 derniers mois, au moins 6 heures de vol en tant que CdB incluant 10 décollages OU 3 heures de vol en tant que CdB incluant 5 décollages et un minimum de 3 vols d'entraînement avec instructeur.
2) Satisfaisant à un contrôle de compétence auprès d'un instructeur de vol à voile (ITV) au moins une fois tous les 6 ans.
- Conditions d'expérience récente pour l'emport passager (Planeur Biplace seulement)
- Licence FFVV (Planeur ou ULM)
- Assurance Individuelle autorisant la participation aux compétitions de vol à voile (Planeur ou ULM)
- Autorisation de participation à la Compétition, signée du représentant légal (Pilote mineur)

PASSAGER(S) OU COPILOTE(S) (pour les Biplaces)

- Licence FFVV (Planeur)
- Autorisation de participation à la Compétition, signée du représentant légal (Passager mineur)

PLANEUR

- CDN valide ou laisser-passer n'excluant pas la compétition (Planeur)
- Certificat d'Immatriculation (CI) (Planeur)
- Carte d'Identification et Fiche d'Identification valides, associées à l'aéronef (ULM)
- Licence de station d'aéronef (LSA) (Planeur ou ULM)
- Assurance Responsabilité Civile (Ref. : EU REGULATION 785/2004) (Planeur ou ULM)
- Fiche de Pesée valide (Planeur)

A....., le

Signatures :

Le Pilote Commandant de Bord