

4.1. REGLEMENT DES COMPETITIONS FEDERALES DE VOL A VOILE

Cette note annule et remplace l'édition 2012 Rev 1

Notes préliminaires :

Le règlement des compétitions FFVV reprend les orientations du règlement de la FAI-IGC pour les compétitions internationales. Il est basé sur l'Annexe A de la Section 3 du Code Sportif datée du 1er octobre 2009. Les principales différences sont les suivantes :

- Nombre d'épreuves minimum pour valider une compétition (une seule suffit),
- Critères de validation d'une épreuve (un seul pilote marquant plus de 100 km suffit, au lieu de 25%),
- Application de handicaps planeurs en Championnats de France en Classes Standard+15m, Libre et Biplace 20m,
- Prise en compte des planeurs ULM en Classe Club,
- Prise en compte du treuil comme moyen de lancement possible,
- Zone d'observation étendue en Course sur Circuit Imposé.

Support :

Les outils d'aide à l'organisation d'une compétition (guide du directeur de la compétition, kit scoring FFVV, etc) sont disponibles sur le site Internet suivant : <http://sport.ffvv.org> .

L'adresse email de la Commission Sportive FFVV est : commission.sportive@ffvv.org .

Evolutions par rapport à l'édition 2011 :

- Nombre maximal de concurrents porté à 50 si classe unique durant la compétition,
- Possibilité de regroupement des classes Libres et Biplaces 20m,
- Entraide par radio interdite en Championnats de France Juniors,
- Obligation de fixer les GPS dans le cockpit,
- Le directeur de la compétition peut autoriser un motoplaneur à remettre en route son moteur s'il n'y a pas d'attente sur la file des décollages,
- Extension de la zone de virage en course sur circuit imposé : cylindre de rayon 500m + quadrant FAI 20km de rayon,
- Précisions pour bonne gestion des cercles d'arrivée et pénalité associée,
- Nouveaux handicaps « Libre+Biplace20m » et « Multi-Classe »

Modifications par rapport à l'édition du 21 janvier 2012 :

- Réinstauration des Championnats de France en Classe Libre et en Classe Biplace 20m, avec possibilité de regroupement,
- Ajout du handicap de l'EB28 en Classes Libre et Multi-Classe et du Taurus en Classe Club.

Modifications par rapport à l'édition du 6 mars 2012 :

- Pénalité altitude cercle d'arrivée : 1 point par mètre limitée aux points vitesse

REGLEMENT DES COMPETITIONS DE VOL A VOILE



TABLE DES MATIERES

1	GENERALITES	3
2	TYPES DE COMPETITION.....	5
3	DIRECTION DE LA COMPETITION.....	7
4	INSCRIPTIONS	8
5	CONDITIONS DE PARTICIPATION.....	9
6	MASSES MAXIMALES DES PLANEURS	10
7	SECURITE.....	11
8	CONTROLE DES VOLS.....	12
9	INFORMATION DES PILOTES.....	13
10	EPREUVES.....	14
11	OPERATIONS.....	15
12	CLASSEMENTS ET PENALITES.....	21
13	CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS.....	22
14	ANNEXE A : MESURE DES PERFORMANCES ET CALCULS DES POINTS	23
15	ANNEXE B : TABLEAU DES PENALITES	27
16	ANNEXE C : LISTES DES HANDICAPS PLANEURS FFVV	28
17	ANNEXE D : SCHEMA DES PROCEDURES LOCALES.....	33
18	ANNEXE E : TABLE DE CONVERSION DES NIVEAUX DE VOL	33
19	ANNEXE F : EXEMPLE DE CHECK-LIST DE VERIFICATION	34

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 aux classements permanents des compétiteurs « IGC Ranking List » et « 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. A l'exception des concours amicaux, toute divergence par rapport à la NP4.1 doit être validée par la Commission Sportive qui statuera si la compétition peut garder son aspect « sélectif » (classement Vuillemot, IGC Ranking, accès Championnat de France). Les procédures locales suivront la trame du document « Procédures Locales » générique publié par la FFVV (cf Annexe D : 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 compétition peut se dérouler avec une ou plusieurs classes distinctes : Mondiale, Club, Standard+15 mètres, 18 mètres, Biplane 20 mètres et Libre -suivant les définitions du Code Sportif-. Si une classe admet tous les types de planeur elle sera nommée Multi-classe.
- 1.6. Des compétitions distinctes peuvent être organisées 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. En dérogation à la règle ci-dessus, si une seule classe est organisée sur le site de la compétition, le nombre maximal est porté à 50.
- 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 chapitre 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 pour la compétition. Pour cela, il est établi pour chaque type de planeur un handicap indépendant de la vitesse des épreuves mais proportionnel aux performances en aérologie moyenne du planeur. La performance du pilote à une épreuve est divisée par ce handicap.

L'Annexe C : Listes des Handicaps Planeurs définit plusieurs listes de handicaps à utiliser en fonction des classes de planeurs de la compétition.

La liste des concurrents, avec leur handicap, est publiée avant la première épreuve.

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 par les associations choisies par la FFVV après appel à candidatures.
- 2.1.3.** Chaque année, les Championnats de France se déroulent dans les catégories (cf Note Permanente 4.8) et classes (cf §3.1 du Code sportif Section 3 - NP4.0) suivantes:
- 2.1.3.1. Catégorie Générale :
- **Classe Club** avec handicaps définis au §16.2,
 - **Classe Standard+15 mètres** avec handicaps définis au §16.3,
 - **Classe 18 mètres** sans handicaps,
 - **Classe Biplace 20 mètres** avec handicaps définis au §16.4,
 - **Classe Libre** avec handicaps définis au §16.4.
- Remarque : en fonction de la participation, les classes Libre et Biplace 20 mètres pourront être regroupées en une classe unique « Libre+Biplace 20 mètres » appliquant les handicaps définis au §16.4.*
- 2.1.3.2. Catégorie Féminine :
- **Classe Multi-classe** avec handicaps définis au §16.1.
- 2.1.3.3. Catégories Junior A et Junior B :
- **Classe Club** avec handicaps définis au §16.2.
- 2.1.4.** Un Championnat de France comporte au moins 8 et au plus 14 jours d'épreuves possibles. Les épreuves doivent être choisies parmi celles proposées dans le paragraphe 10.1.
- 2.1.5.** Peuvent participer à un Championnat de France (cf Note Permanente 4.8) :
- les pilotes sélectionnés suivant les règles de la FFVV;
 - les pilotes invités par la FFVV (Président de la Commission Sportive).
- 2.1.6.** Seuls les pilotes sélectionnés concourent pour le titre de Champion de France.
- 2.1.7.** Le titre de Champion de France n'est décerné que si au moins 10 concurrents sélectionnés ont marqué au moins 1 point dans une 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, appelé Championnat Inter-Régional.
- 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.
- 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 5 jours d'épreuve possibles. Les épreuves doivent être choisies parmi celles proposées dans le paragraphe 10.1.
- 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.

3 DIRECTION DE LA COMPETITION

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 Annexe B : Tableau des Pénalités). Dans le cas de conduite du vol dangereuse ou comportement anti-sportif 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 (sauf dérogation accordée par la FFVV).
- 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 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. Il est recommandé que ce tirage au sort soit effectué en dehors et avant le premier briefing.
- 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 §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 moyens de lancement (remorqué et treuillée) qui sont facturés séparément.
- 4.3.** Dans le cas d'un Championnat de France, et jusqu'à la date limite d'inscription fixée par l'organisateur, le montant des droits d'inscription ne devra pas être supérieur à celui annoncé par l'association lors de sa candidature.
- 4.4.** Après la date limite d'inscription, le montant des droits d'inscription peut être majoré par l'organisateur de 20%.
- 4.5.** Pilotes :
- L'inscription et le classement sont faits par planeur ;
 - Pour les planeurs biplaces, le commandant de bord doit être désigné à l'avance. Les passagers peuvent changer d'une épreuve à l'autre ;
 - Le nom du second pilote d'un planeur biplace pourra, sur demande de l'équipage, apparaître sur les classements à condition que l'équipage reste le même pendant toute la durée de la compétition. Cette mesure n'est pas applicable aux classements permanents des compétiteurs (Classement Vuillemot et Classement IGC)
 - 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. Leurs performances ne seront pas prises en compte dans les classements permanents.
- 4.6.** Les droits d'inscription sont remboursés en totalité si la compétition n'a pas lieu.
- 4.7.** Si pour des raisons de force majeure, la compétition est annulée ou arrêtée, la partie non dépensée est remboursée.
- 4.8.** 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. (cf Annexe F : Exemple de Check-List de Vérification).

Tout concurrent accepte par son inscription :

- la publication de ses enregistrements de vols sur un site Internet dédié au suivi des compétitions,
- l'utilisation d'un appareil de tracking si l'organisation lui en fournit un. Il ne devra pas le couper intentionnellement.

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. (cf note ci-dessous issue de la « Loi sur le Sport »).

Note sur la « La Loi sur le Sport » :

Conformément au Code du Sport (Section 1 - Article L231-3), l'organisation doit vérifier que chaque commandant de bord participant à une compétition officielle inscrite au calendrier FFVV (Championnat de France, Championnat Régional ou Concours Sélectif) dispose d'un certificat médical datant de moins de 12 mois au jour de la première épreuve et mentionnant l'absence de contre-indication à la pratique sportive du vol à voile en compétition.

Ce certificat médical est établi par tout médecin (avec ou sans agrément aéronautique). Par exemple, votre médecin traitant peut rédiger un tel certificat au cours d'une visite lambda, comme il le fait pour tous les autres sports.

Ce certificat médical de non contre-indication exigé par le Ministère des Sports est complémentaire de la visite aéronautique (Ministère des Transports) et est nécessaire pour les pilotes planeurs comme ULM, Français ou invités étrangers.

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 valide et un parachute de type parachute individuel valide ou parachute de structure homologué.

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 orale autre que la radio VHF, est interdite, sauf pour raison de sécurité. Les téléphones portables peuvent être stockés allumés pour faciliter d'éventuelles recherches.

- 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 annulée.

6 MASSES MAXIMALES DES PLANEURS

6.1. Les masses maximales au décollage et limitations suivantes sont à respecter (sauf si le CDN est plus restrictif) :

- a. En classe Libre, 850 kg ;
- b. En classe Biplace 20m, 750 kg ;
- c. En classe 18m, 600 kg ;
- d. En classe Standard+15 m, 525 kg ;
- e. 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 (cf §16.2) ;
- f. En classe Mondiale, 300 kg (pour information) ;
- g. Pour les ULM : masse maxi 450kg ou 472,5kg avec parachute de structure.

Des restrictions supplémentaires sur les masses maximum 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. Tout planeur contrôlé en surcharge sera pénalisé (cf Annexe B : Tableau des Pénalités).

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.
- 7.2. Les marquages augmentant l'observabilité des planeurs sont obligatoires. Tout planeur participant à une compétition inscrite au calendrier FFVV devra disposer sur chaque aile d'au moins une bande de couleur vive (rouge, orange ou rose) et de marquage sur le fuselage. La largeur préconisée des bandes est d'au moins 20 cm.
- 7.3. L'utilisation d'un dispositif d'aide à l'anti-collision compatible « FLARM » est obligatoire dans toutes les compétitions inscrites au calendrier FFVV. La mise hors service volontaire du FLARM durant tout ou partie du vol est interdite. La liste des appareils compatibles FLARM est disponible à cette adresse : http://www.flarm.com/product/index_en.html
- 7.4. 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.
- 7.5. 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.
- 7.6. 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.
- 7.7. 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.
- 7.8. Le vol de nuage est interdit.
- 7.9. L'organisation définit l'espace aérien sportif de la compétition au moyen d'un ou plusieurs fichiers informatiques au format OpenAir. L'organisation publie sur la fiche d'épreuve le QNH du jour ainsi que les altitudes QNH correspondant aux niveaux de vol utilisés dans l'espace aérien sportif afin de pouvoir contrôler les niveaux de vol (FL). Lors de chaque briefing journalier l'organisation listera de façon non ambiguë les zones interdites et les zones autorisées. Toute pénétration dans un espace interdit sera sanctionnée par les pénalités indiquées en Annexe B : Tableau des Pénalités.
- Afin de pouvoir contrôler correctement son niveau de vol (FL), avant le décollage, il est indispensable d'insérer dans ses calculateurs le **QNH du jour et l'altitude de décollage**.*
- 7.10. En dehors des communications concernant la sécurité ou le tracking, 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 aéroport, à moins que les organisateurs aient formulé d'autres exigences spécifiques.
 - Les communications utilisent les fréquences prescrites par les organisateurs.
 - Cas particulier pour les Championnats de France Juniors : les communications en vol entre concurrents hors message de sécurité sont interdites. Tout manquement sera pénalisé.
- 7.11. Pour améliorer la sécurité, une fréquence unique est définie pour le décollage, 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.
- 7.12. Il est interdit de déballaster lorsque cela peut gêner d'autres concurrents.
- 7.13. Tous les équipements d'aide à la navigation (GPS, PDA, enregistreurs, etc) non intégrés au tableau de bord doivent être fixés au planeur, au cockpit, ou à la casquette du tableau de bord, de façon que la visibilité ne soit pas diminuée et ne compromette pas l'éjection de la verrière.

8 CONTROLE DES VOLS

- 8.1.** Le contrôle se fait par enregistreur GPS. Pour les motoplaneurs, les enregistreurs doivent en outre tracer le fonctionnement du moteur. Si le pilote ne prévoit pas de télécharger lui-même le fichier IGC de ses enregistreurs GPS, il devra fournir à l'organisateur les câbles de connexion et d'alimentation nécessaires au téléchargement des enregistreurs.
- 8.2.** Pour les Championnats de France, l'enregistreur GPS principal peut être :
- Soit un enregistreur homologué par l'IGC. La liste est disponible à cette adresse : <http://www.fai.org/igc-documents>
 - Soit un appareil compatible FLARM (même non homologué par l'IGC) construit après le 1er janvier 2005. La Note Permanente FFVV 4.0.1.a décrit les conditions d'utilisation.

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 téléchargement soit contrôlé par l'organisateur,
- qu'une altitude pression ou GPS soit enregistrée,
- que l'utilisateur ne puisse pas falsifier en vol la trace,
- que le modèle terrestre utilisé soit le WGS84.

L'organisateur précisera les types d'enregistreur qu'il autorise. L'organisateur peut procéder à l'étalonnage en altitude des enregistreurs homologués IGC et des FLARM.

- 8.3.** 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.
- 8.4.** L'enregistreur déclaré comme principal ou son fichier IGC 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).
- 8.5.** L'enregistreur de secours (facultatif) ou son fichier IGC doit être remis à l'organisateur dès que demandé en cas de défaillance de l'enregistreur principal. L'enregistreur de secours pourra être pris en compte y compris quand l'enregistreur principal a un fonctionnement nominal, et y compris pour une réclamation. L'enregistrement le plus favorable au pilote sera retenu, à la demande de celui-ci.
- 8.6.** 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.
- 8.7.** 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 dans 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 minimum) pour permettre le chargement de ces données par les concurrents dans leurs outils de navigation avant le début du concours.

- 8.8.** L'intervalle entre deux points d'enregistrement est au maximum de 10 secondes. Seuls les points valides sont pris en considération.
- 8.9.** Un secteur de départ, de point de virage ou d'arrivée est considéré comme atteint si une position GPS enregistrée (« relevé GPS » ou « fix ») valide se trouve dans ce secteur ou si la ligne joignant deux fixes consécutifs lui est sécante.
- 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 2 minutes avant le décollage et après l'atterrissage.
- 8.11.** Les temps de départ et d'arrivée seront déterminés par interpolation entre deux relevés GPS 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 motoplaner, 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 résultats journaliers et les fichiers de vol doivent être mis en ligne le plus tôt possible par l'organisation de la compétition sur le site du Championnat (ou sur <http://www.soaringspot.com>). Le classement provisoire doit être publié et mis à jour sur Internet sans délai pendant la réception des fichiers de vol. En Championnat de France, la publication périodique sur Internet doit être effectuée au maximum toutes les 5 minutes.

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. Le briefing général peut être tenu en même temps que le premier briefing d'épreuve. 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 (15 minutes) 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.

Les types d'épreuve possibles sont les suivants :

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

10.2. DEFINITION DES EPREUVES.

L'Annexe A : Mesure des performances et Calculs des points détaille les règles permettant de calculer les scores en fonction de la performance (distance, vitesse) de chaque concurrent.

Ce chapitre vise à introduire le principe des épreuves.

10.2.1. Course sur circuit (imposé)

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 tous les points de distance et des points vitesse en fonction de sa vitesse moyenne ; deux planeurs réussissant la même vitesse (corrigée du handicap éventuel) obtiennent le même score ; un planeur ayant une vitesse moyenne plus élevée marque plus de points.

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 sur secteurs (imposés)

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

Tous les planeurs, rentrés marquent le même nombre de points de distance. 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 obtenue en divisant la distance totale parcourue par le temps écoulé entre le départ et l'arrivée.

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

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. Il est recommandé d'effectuer ce tirage au sort en dehors du briefing d'arrivée.

- 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. DECOLLAGES

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 précisées dans les procédures locales

- 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 décollages

La période des décollages 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 décollages sont organisés pour mettre en l'air chaque classe dans le temps le plus court possible.

11.2.4. Arrêt des décollages

- 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 concurrent a droit à trois lancements par jour. S'il utilise le treuil pour son premier lancement, il a droit à un lancement supplémentaire (ie quatre décollages dans la journée).

- 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 nouveau lancement, décollera à la fin du lancement de groupe en cours et dès qu'il sera prêt.
- d. Un largage prématuré, du fait de la défaillance du remorqueur ou du treuil, 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. 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 des remorqués.
- b. Si le motoplaneur décolle en remorqué ou au treuil, un test de l'enregistrement moteur doit être effectué de la façon suivante : le moteur doit être mis en route, et pour 2 minutes au plus,
 - soit avant le décollage (et l'enregistreur ne sera plus coupé ensuite),
 - soit dans les 10 minutes qui suivent le largage,
- c. En dérogation du point précédent, l'organisation tiendra à jour la liste des planeurs autorisés à ne pas faire d'essai moteur quotidiennement. (Cette liste sera constituée des planeurs dont la trace du fonctionnement moteur aura été vérifiée positivement sur les loggers primaires et secondaires au cours de la période d'entraînement ou de la compétition.)
- d. Toute remise en marche du moteur en vol se traduira par une vache virtuelle à l'endroit du démarrage moteur que le concurrent ait pris un départ ou non. Le concurrent ne pourra plus prendre de nouveau départ.
- e. En dérogation du point précédent, le directeur peut autoriser une remise en route du moteur en vent arrière s'il est certain de ne pas engendrer d'iniquité sportive (notamment s'il n'y a pas de file d'attente au niveau des remorqueurs).

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.

11.4. DEPARTS

11.4.1. Définitions

- a. **Le point de départ** est le milieu de la ligne de départ ou, le centre du cercle de départ.

La longueur de la première branche est mesurée à partir du point de départ. Dans le cas d'un 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 traverse la ligne de départ.

11.4.2. Différents types de départ

Les organisateurs indiqueront dans les procédures locales le ou les types de départ applicables parmi les choix suivants :

a. **Ligne de départ**

La ligne de départ est 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.

Pour augmenter la sécurité, la ligne de départ mesurera au minimum 10km (5km de chaque côté du point de départ).

b. **Cercle de départ**

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

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, doit être annoncée par les organisateurs. Un dépassement de l'altitude maximum avant l'ouverture de ligne est pénalisé.

11.4.4. Validité du départ

- a. Un départ est correct si l'enregistrement du vol montre que le planeur a traversé la porte de départ dans la direction précisée sur la fiche d'épreuve.
- b. Si aucun départ correct n'apparaît sur l'enregistrement, après l'ouverture de la porte, 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 porte ne peut pas être démontrée, le concurrent est supposé ne pas avoir pris un départ correct.

Remarque : aucun marqueur d'évènement sur l'enregistreur ni annonce radio du départ ne sont demandés.

11.5. POINTS DE VIRAGE ET SECTEURS IMPOSES

- a. **Course sur Circuit Imposé** : la zone de virage désigne le volume au dessus :
 - du disque de rayon 500 m centré sur le point de virage de référence (ie cercle d'observation)
 - et du secteur extérieur d'angle 90°, centré sur le point de référence et de rayon 20km (ie quadrant FAI étendu avec un rayon 20km).
- b. **Epreuve de Vitesse sur Secteur** : le secteur de virage imposé a deux formes possibles :
 - un cylindre de rayon donné centré sur le point de virage de référence, ou
 - ou 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.

Les organisateurs doivent éviter les points de virage ou secteurs trop proches du départ. Les **secteurs sécants ne sont pas autorisés**.

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

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.

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. 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).

Après une vache, le concurrent se conforme à la procédure décrite dans les procédures locales. Il informe les organisateurs immédiatement.

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 paragraphe 11.3.2 ou une panne totale des enregistreurs (voir le paragraphe 8.12) est considéré comme une vache réelle.

11.6.2. Vaches virtuelles

La position et l'heure de la vache virtuelle peut être n'importe quel relevé GPS de l'enregistrement du vol précédant la vache réelle ou l'arrivée.

11.6.3. 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.

L'organisateur doit choisir le type d'arrivée le plus sûr en prenant en compte les particularités locales de l'aérodrome (autre activité sur la plate-forme, champs avant la piste, obstacles dans l'axe de piste, risque d'abordage lié à l'altitude minimum du cercle d'arrivée...)

a. Ligne d'arrivée

Un segment de droite, de longueur déterminée, perpendiculaire à la droite joignant le point d'arrivée au dernier jalon ou au centre du dernier secteur imposé et 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, sauf dans le cas des arrivées directes.

- L'arrivée est valable si le planeur franchit la ligne sans assistance dans le sens indiqué au briefing. Un planeur qui se pose dans les limites du terrain sans franchir la ligne d'arrivée sera considéré comme rentré mais écoperait d'une pénalité de 5 minutes.
- 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. Une limite minimale d'altitude (QNH) peut être imposée pour franchir le cercle d'arrivée. Le non respect de cette altitude entraîne une pénalité le cas échéant.

*Le rayon du cercle doit être choisi, si c'est possible, pour permettre d'atterrir en sécurité au passage du cercle ou juste après, au niveau de l'axe de la piste en service.
Si ce n'est pas possible, l'altitude minimum doit être aussi basse que possible mais au-dessus des obstacles situés à proximité du cercle d'arrivée.*

Les organisateurs sont encouragés à utiliser un point de report pour aligner les planeurs dans l'axe d'atterrissage. Les points de reports devraient être différents pour chaque classe, si c'est possible.

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.

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.
- 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 la fin du jour aéronautique 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 (principal et secours) et les certificats d'atterrissage, sera conservée jusqu'à la fin du briefing quotidien suivant le vol sauf demande contraire de l'organisation. La conservation d'autres documents peut encore être demandée par les organisateurs pendant une période précisée dans les procédures locales.

12 CLASSEMENTS ET PENALITES

Les compétitions utilisent le classement du type « 1000 points ».

Les paramètres et formules de calcul du classement « 1000 points » sont décrits en Annexe A : Mesure des performances et Calculs des points.

La FFVV publie sur le site de la Commission Sportive un Kit Scoring pour SeeYou Compétition et conforme à ce présent règlement : <http://sport.ffvv.org> , section « Organisation de compétition ». L'organisation doit veiller à utiliser pour la compétition la version en vigueur de ce kit.

12.1. REGLES COMMUNES

12.1.1. 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 100 km (après correction du handicap si utilisé).

12.1.2. Classement du jour

Le classement du jour ne dépend que de la performance réalisée. Le score est arrondi au point le plus proche.

12.1.3. Concurrent rentré

Tout concurrent est considéré comme rentré s'il passe l'arrivée après avoir effectué l'épreuve.

12.1.4. Handicaps

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

- 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

La liste des handicaps utilisés, le cas échéant, est décrite en Annexe C : Listes des Handicaps Planeurs.

12.1.5. 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 §13.6.4 n'ait à être appliqué.

12.1.6. Classements généraux

Le classement général et le classement final sont obtenus en additionnant les points obtenus dans chaque épreuve.

13 CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS

- 13.1.** 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 et met également fin au délai du jour précédent
- 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).

13.6. PENALITES ET DISQUALIFICATION

- 13.6.1.** 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 en Annexe B : Tableau des Pénalités. 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.
- 13.6.2.** 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.
- 13.6.3.** Les pénalités apparaissent sur la feuille des résultats de l'épreuve concernée.
- 13.6.4.** Si elle est donnée un jour où l'épreuve a dû être annulée pour une des raisons prévues au §9.6 ou un jour sans épreuve, ou encore pendant la semaine d'entraînement, la pénalité est comptée 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.
- 13.6.5.** Le compétiteur disqualifié doit restituer sa licence sportive, conformément au § 5.3 des généralités du code sportif.

14 Annexe A : Mesure des performances et Calculs des points

14.1. Mesure de la performance

Ce chapitre explique les différents types d'épreuve et expose la façon dans la performance d'un concurrent à une épreuve (distance et vitesse) sont mesurées.

14.1.1. 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 Dep à l'arrivée Arr, via tous les points de virage P_n imposés.
- d- Le score attribué à un concurrent dépend de la distance (D) et de la vitesse (V) qui lui sont créditées. Elles sont définies de la manière suivante :
 - la distance créditée (D) est la somme des distances des branches effectuées successivement depuis le départ Dep jusqu'à l'arrivée Arr 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 Vac au point de virage suivant P_n , ou à l'arrivée Arr. Si cette distance est trouvée négative, elle est comptée pour nulle.
 - La vitesse créditée (V) est le quotient de la distance créditée (D) par la durée du parcours entre le départ et l'arrivée (T).

14.1.2. Vitesse sur secteurs (imposés)

Les organisateurs donnent la liste des secteurs successifs 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 (V) et de la distance (D) qui lui sont créditées. Elles sont définies de la manière suivante :

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

14.2. Calcul des points (Scoring)

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

14.2.1. Définitions des paramètres de l'épreuve

	Course	Vitesse	Description
Dt	X	X	Distance nominale de l'épreuve (pour info.).
Td	--	X	Durée du créneau donné au briefing (pour une 'course', Td = 0).
Dm	X	X	Distance minimale de validation de l'épreuve. Dm = 100 km
H0	X	X	Handicap le plus faible des concurrents de la classe.
D0	X	X	Distance corrigée Dc la plus élevée de l'épreuve.
V0	X	X	Vitesse corrigée (du handicap) Vc la plus élevée de l'épreuve.
			Durée réelle de l'épreuve du concurrent ayant réussi la meilleure Vc (= V0).
T0	X	X	Si aucun ne réussit à terminer l'épreuve, T0 = 3 heures.
N1	X	X	Nombre des concurrents crédités d'une distance Dc supérieure à Dm.
N2	X	X	Nombre des concurrents rentrés avec une Vc supérieure à 2*V0/3.
N	X	X	Nombre des concurrents mis en l'air pour effectuer l'épreuve.
PM	X	X	Maximum (possible) des points pour l'épreuve
PdM	X	X	Maximum (possible) des points de distance pour l'épreuve
PvM	X	X	Maximum (possible) des points de vitesse pour l'épreuve
F	X	X	Facteur journalier

Si l'épreuve est annulée, il n'est attribué aucun point sauf si une pénalité doit être appliquée (cf §13.6.4).

14.2.2. Définitions des paramètres du concurrent

	Course	Vitesse	Description
D	X	X	Distance créditée au concurrent
T	X	X	Durée du parcours d'un planeur rentré (=Td quand le planeur rentre avant la fin du créneau).
H	X	X	Handicap du concurrent, s'il est appliqué (sinon, H = 100 pour tous les concurrents)
Dc	X	X	Distance créditée corrigée du handicap : $Dc = D.H0/H$
Pd	X	X	Points de distance du concurrent
V	X	X	Vitesse créditée du concurrent $V = D/T$
Vc	X	X	Vitesse créditée corrigée du handicap $Vc = V.H0/H$
Pv	X	X	Points de vitesse du concurrent
S	X	X	Score obtenu par le concurrent dans l'épreuve (en points)

Le calcul des points est strictement identique pour les épreuves « Course sur Circuit Imposé » et « Vitesse sur Secteurs Imposés ». Seule la façon de mesurer la performance (T, V, V_c, D, D_c) varie entre ces deux types d'épreuve.

a. Calcul des points maximum et du facteur journalier d'une épreuve

- $P_M = \text{Minimum} [1000 ; 5 \cdot D_0 - 250 ; 400 \cdot T_0 - 200]$
- $F = \text{Minimum} [1 ; 1,25 \cdot N_1 / N]$
- $P_{vM} = (2/3) \cdot P_M \cdot (N_2 / N)$
- $P_{dM} = P_M - P_{vM}$

Corolaire : 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 points et le km jamais plus de 4 pts.

b. Calcul des points journaliers du concurrent

Pour le concurrent rentré :

- $P_v = \text{Maximum} [0 ; P_{vM} \cdot (3 \cdot V_c / V_0 - 2)]$
- $P_d = P_{dM}$

Corolaire: Si sa vitesse corrigée du handicap V_c est inférieure aux 2/3 de la meilleure vitesse (V_0), le concurrent ne marque aucun point de vitesse ($P_v = 0$).

Pour le concurrent vaché :

- $P_v = 0$
- $P_d = P_{dM} \cdot D_c / D_0$

Pour tous :

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

S est arrondi à l'entier le plus proche.

Corolaire: 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.

c. Calcul des points au classement général du concurrent

Le score général d'un concurrent est la somme de ses scores journaliers (S).

15 Annexe B : Tableau des Pénalités

Type d'irrégularité	Première infraction	Récidive	Sanction maximale
Information fausse, 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
Echange d'enregistreur sans prévenir l'organisation	10 points	20 points	25 points
Intervalle d'enregistrement > 10s	Avertissement	10 points	25 points
Délai > 45 min de remise de l'enregistreur ou du certificat d'atterrissage aux organisateurs	Avertissement	10 points	25 points
Départ, point de virage ou arrivée			
Départ incorrect à moins de 0,5 km de la ligne ou du secteur de départ	50 points	50 points	50 points
Départ incorrect à plus de 0,5 km de la ligne ou du secteur	Départ non valable	Départ non valable	Départ non valable
Point de virage incorrect à plus de 0,5 km du de la zone de virage ou du secteur	50 points	50 points	50 points
Point de virage incorrect à plus de 1 km de la zone de virage ou du secteur	Pas de passage	Pas de passage	Pas de passage
Arrivée incorrecte en se posant sur le site du terrain (ligne d'arrivée)	5 minutes	5 minutes	5 minutes
Arrivée incorrecte en se posant en dehors du site du terrain (ligne d'arrivée)	Pas de passage	Pas de passage	Pas de passage
Pilotage dangereux ou risqué			
Vol dangereux (vol de nuage, etc)	100 points	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification
Largage prématuré ou tardif	Avertissement	(n-1)x25 points	Disqualification
Cabré avant le largage	Avertissement	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification
Arrivée sous la hauteur ou l'altitude minimale (4)	1point / mètre	1point / mètre	1point / mètre
Manœuvre risquée en arrivée (plan d'arrivée non constant, etc)	Avertissement	(n-1)x25 points	Disqualification
Atterrissage sur la mauvaise piste	Avertissement	(n-1)x25 points	Disqualification
Dépassement de l'altitude maximale avant l'ouverture de porte ⁽¹⁾	25 points	nx25 points	nx25 points
Une ou plusieurs pénétrations d'une zone interdite sportivement supérieures à la fois à 200m horizontalement et 30m verticalement ⁽³⁾	Vaché 1ère entrée de zone	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification
Une ou plusieurs pénétrations d'une zone interdite sportivement NON supérieures à la fois à 200m horizontalement et à 30m verticalement ^{(3)(3bis)}	50 points	50 points	50 points
Atterrissage après la fin du jour aéronautique (CS +30 min)	10 points / minute	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification
Atterrissage après le coucher du soleil	Vaché au coucher du soleil	Vaché au coucher du soleil	Vaché au coucher du soleil
Mise en danger d'autrui	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification	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	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification	Disqualification
Echange radio interdit en championnats de France junior	50 points	n x 50 points	1000 points
Autres infractions			
Vol sous influence de l'alcool ou de drogue illicite	Disqualifié dans l'épreuve	Disqualification	Disqualification
Contrôle antidopage positif	Voir la politique FFVV	Voir la politique FFVV	Voir la politique FFVV
Masse excessive ou insuffisante de W kilogrammes	W x 2 points	nW x 2 points	nW x 2 points
Excès d'envergure ⁽²⁾	1point / cm	1point / cm	1point / cm
Essai moteur effectué plus de 10 min après le largage	Avertissement	(n-1) x 25 points	Disqualification

(1) : la pénalité s'applique sur le dépassement maximum avant l'ouverture de la porte

(2) : si l'envergure d'un planeur dépasse celle de sa classe ou celle déterminée pour le handicap appliqué, 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 :

- un dépassement de 2,7 cm donne une pénalité par épreuve de $2,7 - 0,3 = 2,4$ cm arrondis à 2cm
- un dépassement de 3,9 cm donne $3,9 - 0,3 = 3,6$ arrondis à 4 cm.

(3) : une seule des deux pénalités s'applique.

(3bis) : la pénalité est un "forfait" pour tout le vol en cas d'enregistrement, répété ou non, d'une position dans la plage de précision des instruments (horiz.:200m / vert.:30m).

(4) : la pénalité est limitée aux points vitesse du pilote

n : nombre d'occurrence de l'irrégularité par le concurrent (en nombre de journées)

16 Annexe C : Listes des Handicaps Planeurs FFVV

16.1. Handicaps FFVV « multi-classe »

Remarques :

- 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 penne (winglets).
- Pour connaître le handicap de planeurs ne figurant pas sur cette liste, consulter la Commission Sportive de la FFVV.

	Planeur	Handicap
LIBRE	Eta; NimEta; EB 28 Edition; EB 29; Quintus; Antares 23m ; ASH30	126
	Nimbus 4 (850kg); ASW 22 BL (850kg); EB 28	124
	Nimbus 4 (750kg) ; ASW 22 B; ASW22BL (750kg)	123
	ASH 25 26m (790kg); ASH 25 EB 28 (820kg); Nimbus 4D (820kg); ASH 31 21m	122
	AS 22-2; ASW 22 24m; Nimbus 3 >23m; ASH 25 25,6m (750kg); LAK 20 26m; Nimbus 4D (750kg); Antares 20m	121
	LAK 20 23m; LF 20 20m; Nimbus 3D; ASH 25 25m (750kg) ;	120
	ASW 22 22m; Nimbus 3 22,9m	119
	Glasflügel 604 24m; LS 5; SB 10	118
	ASW 17	115
	Glasflügel 604; Kestrel 22m; LAK 12; Nimbus 2; Kestrel	114
	Jantar 2/b	113
	Jantar 19m; Kestrel 19m	112
	ASW 12;	111
	B 13	109
	Mü 27	106
18M	ASG 29 18m; JS 1; Ventus 2 cx/cxa 18m; LS 10 18m; Antares 18m; LF20 18m; ASH 31 18m; DG 808S/C 18m; HPH 304 Shark; LAK 17 B 18m	119
	Ventus 2c 18m; DG 800S/DG800B/DG808B 18m; ASH 26; LAK 17 A 18m; SB14	118
	LS 6 18m; LS 9	117
	DG 600 18m; LS 6 17,5m; Ventus 17,5m	116
	ASW 28 18m; Discus 2c 18m; LAK 19 18m; LS 8 18m	115
	DG 600 17m; Ventus 16,6m	113
	ASW 20 16,6m; Glasflügel 304 17m; Glasflügel 304CZ 17,4 m	112
	ASW 20 Top 16,6m; Kestrel 17m	110
	DG 200 17m; DG 400 17m; LS 3 17m; Mosquito 17m;	109
	BS 1; D 36; Diamant 18m; PIK 20 17m; PIK 30 17m	108
Cobra 17m; Std. Libelle 17m	100	
15M	Ventus2 a/ax/b/bx/cx 15m; ASW27; ASG29 15m; Diana 2; LS10 15m; LAK17 B 15m	114
	DG 800/DG 808 15m; LAK 17 A 15m; Ventus 2 c 15m	113
	Diana; LS 6 15m; Ventus 15m; DG600 15m	112
	ASW 20 15m; Glasflügel 304;	110
	ASW 20 Top 15m; SB 11; fs 32	108
	DG 200 15m; DG 400 15m; LS 3 15m; Mini Nimbus; Mosquito	107
	D 40	106
	Speed Astir II	105
	Pik 20B	102
	LS 2	100
STD	ASW 28 15m; Discus 2 15m; LAK 19 15m; LS 8 15m	110
	AK 8; ASW 24; Discus; Genesis; LS 7 WL	108
STD CLUB	LS 7; SZD 55; Crystal	106
	DG 300 WL; DG 303; LS 4 WL	105
	AFH 24; DG 300; Glasflügel 304C; LS 4	104

CLUB	PIK 20 D/E 15m; PIK 30 15m	104
	Falkon; LS 3 Std.; SB 12	103
	AK 5; Cirrus B 18,34m; DG 300 train fixe; Pegase	102
	Hornet WL; SZD 59 WL	101
	ASW 19; Cirrus 17,74m; D 37; Delphin I; DG 100; Elfe 17m; H 301; Hornet; LS 1 e/f; Phöbus B3/C; SB 7; Std. Astir; Std. Cirrus 16m; Std. Cirrus WL; Std. Jantar; SZD 59; Pegase train fixe	100
	Std. Cirrus; Silent 2 Targa	99
	Apis 15m; ASW 19 Club; Bee; Cobra 15; DG 100 Club; LS 1 0/c/d; Pajno V1/2; Std. Cirrus Top; Std. Libelle	98
	ASW 15; D 38	97
	Astir CS/77; Club Libelle; Elfe S3/S4; IS 29 D; LS 1-0 train fixe; Mistral C; Phöbus B; Salto 15,5m; SHK; VSO-10	96
	Mü 22b	95
	Astir CS Top; Elfe train fixe; Phöbus A; Silent 2; TST-10 Atlas; VSO-10 C	94
	Apis WR; Astir CS Jeans; Carat	93
	ASK 23; fs 25; Kiwi; Phönix	92
	G 102 Club Astir	91
	Std. Austria SH1; SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb	90
	ASK 18; Foka; Geier; H 101 Salto; PIK 16 Vasama; Pilatus B4 train rentrant; SB 5 e; SF 27 B; Std. Austria SH; Zugvogel III a	88
	Greif II; M-25; Pilatus B4 train fixe; SB 5 a/b/c; SF 27; SF 30; SIE 3; Solo L 33; Std. Austria; SZD 30 Pirat; VT-16 Orlic; VT-116 Orlic 2;	86
	Zugvogel I/II/IV	86
	Ka 6 E; Ka 10; PW 5	85
	Alpin; H 30; Lambada UFM-15; Silent ; Silent Club	84
	SF 26	83
	ASK 14; Ka 6; Lambada UFM-13; SZD 22 Mucha Std.; Sagitta; SFS 31	82
	Duo Banjo; Mucha; LCF II; Weihe 50; Milan	80
	A60 Fauconnet; L-Spatz; Lunak LF 107	78
	Swift S-1	77
	Banjo; Ka 8; Minimoa	76
	AV 36; RF 4; Spatz 13m	74
	Piccolo	68
	Rhönsperber	62
	Rhönbussard	60
Grunau Baby; Ka 1/3/4	54	
BIPLACE	Arcus (800kg)	119
	Arcus (si compétition limitée à 750kg)	118
	LS 11; Duo Discus X; DG 500-505 22m; Stemme S 10; DG 1000 20m	111
	Duo Discus	110
	fs 33	109
	Calif A 21; Janus C train rentrant	108
	B 12; DG 1000 18m; Janus C train fixe	106
	DG 500 20m; DG 505 20m	104
	Janus 18,2m	102
	DG 500/505 Trainer train rentrant; DG 505 Orion <=18m;	100
	fs 31; Taurus; Twin III 20m; Marianne	99
	AFH 22; DG 500/505 Trainer train fixe, Silence E 75	98
	Twin III 18m	97
	Twin Astir train rentrant	94
	ASK 21; G 103 Twin II; Twin Astir Trainer train fixe	92
	SF 34 train rentrant	87
	PW 6; SF 34 train fixe; Alliance 34	86
	SZD 50 Puchacz; IS 28 B2	84
	Bergfalke IV; Condor IV; Kranich III; L23 Super Blanik 18,2 m	80

ASK 13; Sinus	79
Ka 2B; Ka 7; L13 Blanik; L23 Super Blanik; RF 10;	78
RF 5 B; SF 28A	78
ASK 16; Bergfalke III; Bocian; IS 28 M; Ka 2; Kranich II; SZD-45 A	76
Puchatek	75
Bergfalke II; RF 5; SF-25 E	74
G 109B; MDM-1 Fox; Bijave	72
Taifun 17E	70
Dimona; G109; H-36 Dimona; HK-36 Super Dimona	68
Samburo AVo68-R; SF-25C (2000); SF-25C-S Falke 76	67
SF 25B Falke	65
Rhönlerche; Specht	54

16.2. Handicaps FFVV « Classe Club »

Le système de handicaps variables avec la masse défini par l'IGC est adopté par la FFVV pour les compétitions de classe Club (ex : Championnats de France classe club et juniors). Cette classe intègre également les planeurs ULM.

Handicap	Type de Planeur	Masse de référence (kg)
109	ASW 20 (15m) Jet	405
109	ASW 20 WL (15m)	385
109	ASW 24 a/b WL	360
109	Discus a/b WL	360
108	ASW 20 (15m)	385
108	Discus a/b	360
108	LS7 WL	365
108	SZD 55	350
108	ASW 24 a/b	360
107	LS7	365
107	DG 200 / 202 (15m)	360
107	Mosquito	380
107	LS 3 (15m)	410
106	Speed Astir II	380
106	Janus C train fixe	590
105	Crystal	340
105	DG 300	375
105	Glasflügel 304C	360
104	LS 4 a/b	385
104	Janus a/b	590
103	PIK 20 (15m)	364
102	Pegase (train rentrant)	368
101	Taurus	472
101	Silent 2 targa	315
101	Std Cirrus WL	345
101	ASW 19 a/b	380
101	DG 100	385
101	Jantar Std. 2	385
101	Jantar Std. 3	385
101	Jantar Std. 3 Bravo	365
101	LS 1 f	355
100	Pegase (train fixe)	368
100	Hornet H 204	350
100	Std Cirrus (toutes versions 15m)	345
100	Jantar Std	360
100	Marianne	655
99	Apis 15m; Bee	315
98	ASW 15 a/b	318 / 365
98	LS 1 c/d	345
98	Std Libelle (toutes versions)	325
96	Elfe S4	370

Remarques :

- La présence d'un train rentrant augmente le handicap de 2 points par rapport au même planeur mais avec train fixe.
- L'utilisation de winglets augmente le handicap de un point. WL indique dans la liste l'utilisation de winglets.
- 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 point 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 aux 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).

16.3. Handicaps FFVV « Classe Standard+15 mètres »

Type de planeur	Handicap
Ventus 2 a/ax/b/bx/cx; ASW 27; ASG 29; Diana 2; LS10; LAK17 B	114
DG 800; DG808; Ventus2c; LAK17 A	113
LS 6; Ventus 1; DG 600	112
LS 8; Discus 2; ASW 28; LAK 19	111
Discus; ASW 24; ASW 20; SZD 55; LS7; LS3; DG 200; DG400	110
Pégase et tout autre planeur répondant aux critères de la classe	108

16.4. Handicaps FFVV « Classe Libre+Biplace 20m »

Type de planeur	Handicap
Eta; NimEta; EB 28 Edition; EB 29; Quintus; Antares 23m; ASH30	126
Nimbus 4 (850kg); ASW 22 BL (850kg); EB 28	124
Nimbus 4 (750kg); ASW 22 B ; ASW 22 BL (750kg)	123
ASH 25 26m (790kg); ASH 25 EB 28 (820kg); Nimbus 4D (820kg); Antares 20m; ASH 31 21m	122
AS 22-2; ASW 22 24m; Nimbus 3 >23m; ASH 25 25,6m; ASH 25 26m (750kg)	
LAK 20 26m; Nimbus 4D (750kg)	
ASG 29 18m; JS 1; Ventus 2 cx/cxa 18m	121
Antares 18m; ASH 31 18m; DG 808S/C 18m; HPH 304S; LS 10 18m; LAK 17 B 18m	
Arcus (800kg)	
LAK 20 23m; LF 20 20m; Nimbus 3D; ASH25 25m (750kg);	
Arcus (750kg)	
Ventus 2c 18m; DG 800S/DG800B/DG808B 18m; LAK 17 A 18m	120
et tous les autres monoplaces	
LS 11; Duo Discus X; DG 1000 20m; DG500 22m; Stemme S10	111
Duo Discus (700kg)	110
Calif; Janus C train rentrant	108
Janus C train fixe	
et tous les autres biplaces	106

Un planeur, dont le CDN l'autorise, peut évoluer à différentes envergures.
Son handicap reste constant pendant toute la compétition (valeur la plus forte).

17 Annexe D : Schéma des procédures locales

Les procédures locales servent à définir les options offertes par ce présent règlement et retenues dans le cadre de la compétition. Elles permettent également de mentionner toutes les informations utiles au bon déroulement de la compétition.

La note permanente **NP4.1.b** constitue une trame de procédures locales. Elle a été conçue pour faciliter sa rédaction en évitant de paraphraser la NP4.1.

La Commission Sportive de la FFVV valide les procédures locales permettant ainsi d'obtenir le statut de compétition sélective.

18 Annexe E : Table de conversion des niveaux de vol

Afin de gérer le plus précisément possible les espaces aériens dans les plancher et plafond sont définis en niveau de vol, la FFVV édite une table de conversion des niveaux de vol en altitude AMSL en fonction du QNH.

La table de référence est disponible sous la référence fédérale **NP4.1.a** et téléchargeable sur le site web fédéral (www.ffvv.org) dans la rubrique « Notes Permanentes ».

En cas de mise à jour, c'est la version disponible sur le site fédéral durant la compétition qui fait foi.

19 Annexe F : 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) Satisfaire 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