
4.1. REGLEMENT DES COMPETITIONS FEDERALES

MODIFICATIONS OU NOUVEAUTES SUR FOND JAUNE

NOTES PRELIMINAIRES

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 2008. Les principales différences sont les suivantes :

- Nombre d'épreuves minimum pour valider une compétition,
- 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.

Nouveautés de la NP4.1 édition 2010 :

- Définition de handicaps FFVV « Classe Biplace 20m »,
- Modifications de la liste de planeurs autorisés en « Classe Libre »,
- Obligation d'emport de FLARM et de marquage anticollision,
- Prise en compte des décollages au treuil,
- Type d'enregistreurs de vols acceptés en championnat de France (FLARM accepté en enregistreur principal),
- Publication sur Internet des résultats et fichiers de vol,
- Suppression de l'obligation de spiraler à gauche à certaines phases de l'épreuve (conforme aux règles IGC),
- Précision sur le certificat médical de non contre-indication à la pratique en compétition

SOMMAIRE

1	GENERALITES	2
2	TYPES DE COMPETITION	3
3	DIRECTION DE LA COMPÉTITION	4
4	INSCRIPTIONS	5
5	CONDITIONS DE PARTICIPATION	5
6	MASSES MAXIMALES DES PLANEURS	8
7	SECURITE	8
8	CONTROLE DES VOLS	9
9	INFORMATION DES PILOTES	11
10	EPREUVES	12
11	OPERATIONS	17
12	CLASSEMENTS ET PENALITES	24
13	CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS	33
14	SCHEMA DES PROCEDURES LOCALES	34
15	CLASSES ET HANDICAPS	36
16	ANNEXE : EXEMPLE DE CHECK-LIST DE VÉRIFICATION	43

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 ; 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 compétition peut se dérouler avec une ou plusieurs classes distinctes : mondiale, club, standard, 15 mètres, 18 mètres, libre, biplace 20m -suivant les définitions du Code Sportif- . Si un classe admet tous 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.
- 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. 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.

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 §15.2
 - **Classe Standard** sans handicaps,
 - **Classe 15 mètres** avec handicaps définis au §15.4,
 - **Classe 18 mètres** sans handicaps,
 - **Classe Biplace 20 mètres** avec handicaps définis au §15.5,
 - **Classe Libre** avec handicaps définis au §15.3.
- 2.1.3.2. Catégorie Féminine :
- **Classe Multi-classe** avec handicaps définis au §15.1
- 2.1.3.3. Catégories Junior A et Junior B :
- **Classe Club** avec handicaps définis au §15.2
- 2.1.4.** Un championnat de France comporte au moins 8 et au plus 14 jours d'épreuves possibles.
- 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 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.

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 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 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 moyens de lancement (remorqué et treuillée) qui sont facturés séparément.
- 4.2.1. 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.
- 4.2.2. Après la date limite d'inscription, le montant des droits d'inscription peut être majoré par l'organisateur de 20%.
- 4.3. 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.
- 4.4. Les droits d'inscription sont remboursés en totalité si la compétition n'a pas lieu.
- 4.5. Si pour des raisons de force majeure, la compétition est annulée ou arrêtée, la partie non dépensée est remboursée.
- 4.6. 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).

Tout concurrent accepte de fait :

- 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, concours sélectif ou championnat régional) 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 n'importe quel 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.
- 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 18 m, 600 kg ;
 - c. En classes 15 m, 525 kg ;
 - d. En classes Standard, 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 (voir § 15.2 Handicaps classe club) ;
 - f. En classe mondiale, 300 kg (pour information) ;
 - g. En classe biplace 20m, 750 kg ;
 - h. Pour les ULM : masse maxi 450kg ou 472,5 avec parachute de structure.

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.

7.1.1. 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.

7.1.2. 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

- 7.2.** 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. 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) .
- 7.8. L'organisation définit l'espace aérien sportif de la compétition au moyen d'un ou plusieurs fichiers informatiques au format OpenAir. Ce(s) fichier(s) est (sont) mis à disposition des concurrents avant la compétition et sera (seront) utilisé(s) pour l'analyse des vols. L'altitude maximale de chaque zone 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 (et réciproquement pour l'altitude minimale). Les altitudes plafond et plancher sont converties en mètres par rapport au niveau de la mer afin d'être indépendant de la variation du QNH (l'organisation appliquera une marge de 100m par rapport à un calage 1013,25hPa si la zone est définie en niveau de vol). Lors de chaque briefing journalier l'organisation listera de façon non ambiguë les zones actives pour la journée en indiquant si elles sont interdites (ex : ZIT) ou autorisées (exemple : classe E, zone dérogatoire). Toute pénétration dans un espace interdit sera sanctionnée par les pénalités indiquées au § 12.8.
- 7.9. 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 aérodrome, à moins que les organisateurs aient formulé d'autres exigences spécifiques.
 - Les communications utilisent les fréquences prescrites par les organisateurs.
- 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.

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.
- 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/gliding/system/files/igc_approved_frs.pdf
 - 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 déchargement 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 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). Pour un enregistreur fixe, l'organisateur précisera les modalités de déchargement.
- 8.5.** 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 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 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 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 (30 s pour les enregistreurs non homologués IGC ou FLARM). 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.** Si aucun relevé GPS ne figure dans le secteur (de départ, de virage ou d'arrivée), mais qu'un relevé GPS 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 §12.6.
- 8.11.** 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.

- 8.12.** 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.
- 8.13.** Les temps de départ et d'arrivée seront déterminés par interpolation entre deux relevés GPS successifs.
- 8.14.** 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.
- 8.15.** L'enregistreur sera coupé entre la fin d'un vol et tout redécollage, en particulier, avant un dépannage-air.
- 8.16.** 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. 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.

L'organisation doit viser à ce qu'aucun type ne soit 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 obligation du passage, successivement, sur les secteurs (imposés).

*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 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**.*

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 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, 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, 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. Toute remise en marche du moteur 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.

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.

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

- 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.

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 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

Aucun marqueur d'événement sur l'enregistreur de vol n'est requis.

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

Aucune transmission de l'heure de départ par le concurrent n'est requise.

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. Les **secteurs consécutifs sécants ne sont pas autorisés.**

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 relevé GPS de l'enregistrement du vol précédant la fin du créneau (voir le § 10.3.4.c ou 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.
- 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.

Cette mesure ne concerne pas les planeurs de retour de dépannage air après un atterrissage sur aérodrome extérieur.

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.

12.1. REGLES COMMUNES

12.1.1. Jour d'épreuve

La journée est validée quand :

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

12.1.2. Classement du jour

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

12.1.3. Concurrent rentré

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

12.1.4. Handicaps

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

- 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. Les meilleurs planeurs ont un handicap plus élevé. La liste des concurrents, avec leur handicap, est publiée avant le début des championnats.

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 § 12.8.4 n'ait à être appliqué.

12.1.6. 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.

12.2. 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.

12.2.1. 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).

12.2.2. 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.

12.3. CLASSEMENT SUR 1000 POINTS

12.3.1. 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.

12.3.2. 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.

12.3.3. Epreuves de distance

a. Calcul des points d'épreuve

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

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

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

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

12.4. CLASSEMENT AU KILOMETRAGE

12.4.1. 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.

12.4.2. 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.

12.4.3. Distance

S = D_c.

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

CLASSEMENT A LA PLACE

12.4.4. 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.

12.4.5. 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 .

12.4.6. 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 ème qui reçoit un point.

12.4.7. Les concurrents rentrés et classés après le P_n ème, 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).

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

12.4.9. 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.

12.5. PENALITES ET DISQUALIFICATION

12.5.1. 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.

12.5.2. 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.

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

12.5.4. 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.

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

12.6. 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
- 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 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
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
- 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) jusqu'à 100 m	1pt / m	1 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 dans l'épreuve
- Départ au dessus de l'altitude maximale	1 pt / m	1 pts / m	Disqual. dans l'épreuve
-Vol en zone réglementée ou interdite	vaché à l'entrée de la zone	Disqualification dans l'épreuve	Disqualification
- Atterrissage après le coucher du soleil	vaché au coucher du soleil		
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 FFVV	Voir la politique FFVV	
- Excès d'envergure (#)	1point / cm	1 point / cm	1 point / cm

(#) 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 : (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

- 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.
- 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 retenus
- 14.4.4. Les types de départ/arrivée retenus avec d'éventuels paramètres
- 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)
- 14.4.8. Equipements supplémentaires requis ou interdits (le cas échéant)
- 14.4.9. Base de point de virage
 - 14.4.9.1. Lien Internet vers le fichier *.DAT de référence
 - 14.4.9.2. Points de départ de chaque classe
 - 14.4.9.3. Points de report
 - 14.4.9.4. Points d'arrivée
- 14.4.10. Types d'épreuves non standard ou divergences par rapport aux types d'épreuves standard (le cas échéant)
- 14.4.11. Montant des droits d'inscription, des remorqués, des treuillées et de la caution en cas de réclamation
- 14.4.12. 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. Définition de l'espace aérien sportif du championnat
 - 14.5.2.1. Lien Internet vers le(s) fichier(s) Open Air de référence
 - 14.5.2.2. Carte synthétique avec altitudes plancher et plafond
 - 14.5.2.3. Précisions
- 14.5.3. Dispositions locales relatives au contrôle du trafic aérien
- 14.5.4. Fréquence de sécurité utilisée
- 14.5.5. 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 (schéma, radio)
 - 14.6.4.1. Mise en piste
 - 14.6.4.2. Décollage

14.6.4.3. Arrivée (avec éventuelle altitude minimale de passage)

14.6.4.4. Atterrissage

14.6.5. Dépouillement des enregistreurs, informations à communiquer au retour du vol.

14.6.6. Délais de conservation des enregistrements et documents.

14.6.7. PC vache, informations à communiquer en cas de vache, remise des enregistreurs au retour de vache.

14.6.8. Informations à fournir (le cas échéant) en cas de vache virtuelle.

14.6.9. 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 »

Les championnats de France libre (15.4), 15m (15.3), club (15.2) et biplace 20m (15.5) utilisent des handicaps propres à leurs classes.

Pour toute autre compétition utilisant le handicap planeur, la liste ci-dessous est à appliquer.

Elle est basée sur la liste des handicaps DAeC 2008. Les planeurs suivants ont été ajoutés par la FFVV :

- Pégase train fixe
- Marianne
- Alliance 34

Type de planeur ou de motoplaneur

INDEX

Classe libre	Handicap
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
Marianne, 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
Alliance34, 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 à 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 FFVV « 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 planeur 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	Handicap
• ASH30 ; EB29 ; EB28 Edition ; ETA ; Nimeta	130
• Nimbus4 (850kg) ; ASW22BL (850kg) ; EB28.....	129
• ASW22BL (750kg) ; Nimbus4 (750kg), ASH25EB28 (820kg).....	128
• Nimbus4D (820kg) ; ASH25(>=26m – 790kg) , ASH31.....	127
• ASH25(>=26m-750kg) ; Nimbus4D (750kg) ; Antares 20E.....	126
• Tout autre planeur répondant aux critères de la classe.....	125
<i>(y compris, Nimbus 3 750kg ; ASW22A 750kg ; ASH25 25.6m, ASH25 sans winglet; Nimbus3D 750kg ; 18m ; etc)</i>	

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

15.4 Handicaps FFVV « Classe 15 mètres »

Type de planeur	Handicap
• Ventus2 a-b-cx ; ASW27 ; ASG29 ; Diana2 ; LS10 ; LAK17b.....	114
• DG800 ; Ventus2c ; LAK17a	113
• LS6 ; Ventus1 ; DG600.....	112
• LS8 ; Discus2 ; ASW28 ; LAK19	111
• Discus1 ; LS7 ; DG300 ; ASW20	110
• LS3	108
• Tout autre planeur répondant aux critères de la classe.....	108

15.5 Handicaps FFVV « Classe Biplace 20 mètres »

Type de planeur	Handicap
• Arcus.....	112
• DuoDiscus X (750kg); DG1000/20m.....	110
• DuoDiscus (700kg).....	109
• Janus C train rentrant; DG 500/505 (Orion) 20m; fs 33	108
• Janus C train fixe; B 12; Calif A 21; DG 1000/18m	106
• Janus 18,2m; DG 505 Orion 18m.....	104
• Tout autre planeur répondant aux critères de la classe	100
(y compris Marianne, Taurus, DG 500/505-18m)	

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) 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-passé 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