



# **REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2006**



<b>A</b>	<b>NOUVEAUTES 2006 ET POINTS IMPORTANTS</b>	<b>4</b>
<b>B</b>	<b>PRESENTATION GENERALE</b>	<b>5</b>
	B.1 Coupe Fédérale de distance (CFD)	5
	B.2 Compétitions « officielles »	5
	B.3 Championnat de France	5
	B.4 Classements Régionaux	6
	B.5 Coupe de France	6
	B.6 Compétitions internationales	6
	B.7 Règles de l'air	6
	B.8 Règlements, Calendrier et Résultats	6
<b>C</b>	<b>COMPETITIONS OFFICIELLES</b>	<b>8</b>
	C.1 Rôle de l'organisateur	8
	C.2 Epreuves pouvant être organisées	9
	C.3 Calcul des points	9
	C.4 Accès aux compétitions	11
	C.5 Réglementation des épreuves	11
	C.6 Résultats des compétitions	16
<b>D</b>	<b>COUPE FEDERALE DE DISTANCE</b>	<b>17</b>
	D.1 Objectifs de la CFD	17
	D.2 Réglementation	18
	D.3 Classements et Titres délivrés	22
	D.4 Déclarations de vol	23
<b>E</b>	<b>CHAMPIONNAT DE FRANCE</b>	<b>24</b>
	E.1 Sélection au championnat de France	24
	E.2 Titres décernés	25
	E.3 Organisation du Championnat de France.	25
<b>F</b>	<b>CLASSEMENTS REGIONAUX</b>	<b>27</b>
	F.1 Règlements régionaux	27
	F.2 Modalités de classement	27
	F.3 Titres décernés	27
<b>G</b>	<b>COUPE DE FRANCE</b>	<b>27</b>
	G.1 Modalités de classement	27
	G.2 Titres décernés	28
<b>H</b>	<b>COUPE BLERLOT</b>	<b>28</b>
<b>I</b>	<b>COLLECTIF FRANCE</b>	<b>29</b>
	I.1 Sélection	29
	I.2 Entraîneur National	29



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

Ce règlement est destiné à tous les organisateurs de compétitions ou de challenges et à tous les pilotes licenciés de la FFVL.

Il peut être téléchargé sur les sites web ou être obtenu sur simple demande au secrétariat de la FFVL.

Les organisateurs peuvent trouver des conseils lors des formations de directeurs d'épreuves organisées en début d'année (dates sur les sites web).

Dans l'ensemble de ce document, sont désignés par :

- sites web : les sites <http://www.ffvl.fr/> et [www.deltaplane.info](http://www.deltaplane.info)
- adresse web du « compet-master » désigné par la commission nationale : [deltaplaneenfrance@tele2.fr](mailto:deltaplaneenfrance@tele2.fr) (Dominique CHAUVET)
- « CARGOL » : logiciel des deux commissions compétitions (parapente et delta ), développé par Joseph GIRAL, qui permet de façon simple de charger et d'afficher des tracks GPS, de définir des manches et des classements. Ce logiciel est en accès libre sur les sites web.

Toute partie de ce règlement qui pourrait être interprétée le sera par la Commission Compétition Delta qui statuera dans un délai de 1 mois sur la base des réclamations qui lui seront présentées par écrit.

Merci aux organisateurs de challenges et compétitions.

Bons vols à tous

Pour la Commission Compétition Delta, Richard Claus



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### A NOUVEAUTES 2006 ET POINTS IMPORTANTS

les challenges, jusqu'à présent gérés par la commission compétition, sont désormais gérés par la commission « vie associative », nouvelle commission créée au sein du CND (comité national du delta) ; à ce titre le règlement des compétitions 2006 n'intègre plus ces manifestations.

Pour toute information concernant les challenges, vous pouvez désormais vous adresser au président de la commission « vie associative »

Principales dates 2006 à retenir :

- ⇒ Clôture du calendrier : 30/01
- ⇒ Formation « directeur d'épreuve » : 28 janvier à Nantes, 18 février à Toulouse et dans les Vosges, 4 mars à Digne, 25 mars à Chambéry
- ⇒ Nationale Millau : 15 au 17/04
- ⇒ Nationale Laragne : 13 - 14/05
- ⇒ Nationale Grenoble : 25 au 28/05 (Ascension)
- ⇒ Nationale Job – Puy deôme : 03 - 04/06
- ⇒ Nationale Jura : 17 – 18/06
- ⇒ Fin des sélections : 18/06 au soir
- ⇒ Championnat de France à Laragne : du 08 au 15 juillet (inscriptions le 07 Juil.)
- ⇒ Fin classement CFD : 31/08 au soir
- ⇒ Coupe de France des clubs : à déterminer



### **B PRESENTATION GENERALE**

Depuis début 2002, l'activité delta est organisée autour de 2 niveaux : un niveau qui se veut ludique et convivial (challenges, CFD), et un niveau plus strict (compétitions régionales, nationales, coupe de France, championnat de France). L'objectif est de proposer aux pilotes une évolution progressive fonction de leur niveau de pilotage et de leur motivation.

Les challenges et la CFD sont ouverts à tous. Les compétitions de niveaux régional et national (dont le Championnat de France) sont ouvertes aux seuls titulaires de la « carte compétiteur ».

Les règlements propres à chaque niveau sont détaillés dans le reste de ce document. Ils sont présentés ici de façon synthétique.

Les challenges faisant désormais partie de la commission « vie associative » les informations relatives à ce type d'événement est gérée par, et disponible auprès de la commission concernée.

#### **B.1 Coupe Fédérale de distance (CFD)**

Le but de la CFD est d'entretenir et de stimuler la passion du vol en incitant les pilotes au vol de distance et à la découverte de nouveaux horizons. Ici il s'agit avant tout de voler. C'est aussi une façon indirecte de susciter des vocations et d'amener des pilotes au vol de performance. A travers les classements tenus à jour sur la base des 3 meilleurs vols réalisés, la CFD permet à chacun de se situer par rapport au niveau des autres pilotes, cela à l'échelon national. Les vols réalisés en compétition et à l'étranger peuvent être pris en compte sous certaines conditions. Les classements sont arrêtés le 10 Septembre 2006 (inclus) et font l'objet d'une publication en fin d'année et d'une remise des prix lors de la coupe Icare.

#### **B.2 Compétitions « officielles »**

Chaque Région et chaque Club peuvent proposer l'organisation de compétitions donnant lieu à un classement répondant à des critères précis. Ces compétitions ne sont ouvertes qu'aux pilotes possédant la carte compétiteur. Celle-ci est attribuée par le secrétariat de la Fédération à tout pilote confirmé qui en fait la demande. Elle fait l'objet d'un complément de licence.

Deux types de compétitions sont distingués :

- les compétitions régionales, destinées en premier lieu à trouver un écho auprès des pilotes de la région ;
- les compétitions « nationales » destinées à regrouper 4 à 5 fois dans l'année les meilleurs pilotes nationaux sur un même lieu. Ces compétitions donnent lieu à un classement national intitulé « Coupe de France ». Le label « Nationale » est accordé en début d'année par la Commission qui définit le calendrier conjointement avec les organisateurs.

#### **B.3 Championnat de France**

Deux voies de sélection sont possibles pour le Championnat de France : le classement de la « Coupe de France » et des sélections régionales dont les critères sportifs appartiennent aux responsables régionaux de compétition.

Les titres de Champion de France sont décernés à l'occasion de ce championnat.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### **B.4 Classements Régionaux**

Certaines régions établissent un règlement et un classement annuel qui est publié. Ces classements régionaux sont basés sur une plate-forme commune tenant compte des compétitions officielles, mais aussi de la CFD et des divers événements organisés par chaque région. Le classement est établi en fonction du nombre de points obtenus par chaque pilote licenciés auprès d'un club de la région. Tous les pilotes ayant participé à au moins une compétition, à la CFD ou à un des événements régionaux sont automatiquement classés. Ces classements sont consultables sur le web. Ils sont arrêtés le week-end qui précède la coupe Icare et font l'objet d'une publication en fin d'année et d'une remise des prix lors des AG de ligue.

### **B.5 Coupe de France**

Ce classement est destiné à établir une hiérarchie nationale et est un des éléments de référence qui sert à l'entraîneur et au comité de sélection pour la sélection en collectif France. Il est basé sur les six meilleures manches des compétitions nationales et du championnat de France. Le classement est arrêté **à la fin du championnat de France** et fait l'objet d'une publication en fin d'année et d'une remise des prix lors de la coupe Icare..

### **B.6 Compétitions internationales**

Les équipes de France participent à des compétitions internationales selon un calendrier défini en début d'année et aménagé si besoin en cours d'année.

Des jeunes pilotes sont sélectionnés pour participer à la coupe Blériot qui a lieu chaque année entre la France et la Grande-Bretagne.

### **B.7 Règles de l'air**

Quel que soit l'événement organisé, les règles de l'air doivent être rappelées par les organisateurs et respectées par les pilotes.

- Le vol dans les nuages est strictement interdit
- La pénétration dans un Espace Aérien non autorisé est interdite :
  - les espaces classés D ou C ou A
  - l'espace aérien situé à la fois au-dessus de 3450 m (FL115) et au-dessus de 900 m sol, à l'exception des espaces LTA classés E des Alpes ou des Pyrénées
  - Les zone P (Prohibées)
  - Les zones R (Réglementées)
  - Les zones ZIT (Interdiction Temporaire)
  - Les zones ZRT (Réglementées Temporaires) imposant un contact radio obligatoire
  - Toute zone d' »exclusion signalée par un NOTAM

### **B.8 Règlements, Calendrier et Résultats**

Le calendrier des compétitions est publié en début d'année par la Commission Compétition Nationale sur la base des propositions faites par les clubs à leurs responsables régionaux. Ces derniers sont chargés d'inscrire la manifestation au calendrier. La commission se charge de vérifier la cohérence du calendrier.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

Le règlement de l'année, le calendrier officiel et les résultats sont consultables sur les sites web (cf. page 3). Le calendrier apparaissant sur ces sites fait office de calendrier officiel, d'autres évènements pouvant être ajoutées en cours d'année sous certaines conditions.



### C COMPETITIONS OFFICIELLES

Cette partie du règlement est applicable aux compétitions régionales et nationales.

Le championnat de France fait l'objet de règles complémentaires particulières définies au § E et est régi par un règlement particulier, dit « règlement local ».

En cas d'imprécision, c'est la section 7 du règlement FAI qui fait référence. Tout ce qui pourrait être interprété, le sera par le Jury de la compétition, et en dernier ressort par la Commission Compétition delta.

#### C.1 Rôle de l'organisateur

La compétition doit respecter le règlement officiel de l'année en cours, les éventuels règlements en vigueur dans son département et doit être placée sous la responsabilité d'un Directeur d'Epreuve (DE). Celui-ci ne doit pas participer à la compétition de façon à être disponible et joignable à tout moment.

Tout organisateur doit déclarer la compétition aux autorités compétentes et à la Commission Compétition Nationale. La compétition n'est valide que si elle a été inscrite régulièrement au calendrier officiel.

L'organisateur doit au minimum fournir :

- Un(des) site(s) adapté(s) aux conditions et à la nature de l'épreuve par sa taille, son accessibilité et son aménagement.
- Un PC avec un téléphone et du courant électrique.
- Une logistique informatique qui puisse traiter les résultats et les preuves GPS dans la journée.
- Un système de déclenchement et d'organisation des secours qui permette une intervention rapide et efficace sur tout le parcours.
- Une liste des balises à disposition des pilotes sur demande avec la possibilité de charger automatiquement les points GPS. CARGOL offre cette fonctionnalité.
- L'information aéronautique spécifique au jour de l'épreuve : état d'activation des espaces aériens classés et réglementés, activité particulière renseignée par NOTAM (parachutages, voltige avion, autre compétition aérienne ...)
- Une carte du secteur de vol utilisé pour l'épreuve avec les délimitations horizontales de toute zone d'espace aérien interdite ou impliquant un changement de règle pour le pilote. Pour chacune de ces zones, expression en mètres de l'altitude maximum (et éventuellement minimum) à respecter par le pilote. Les balises de l'épreuve sont représentées sur cette carte.
- Cette carte doit être obligatoirement présentée au briefing. Un exemplaire au format A4 de cette carte est remis si possible aux pilotes.
- Une remise des prix, si possible avec un pot.
- Si possible un moment festif et convivial (dîner, ...)

Des formations sont organisées en début de chaque année. leur calendrier peut être consulté sur les « sites web »



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### **C.2 Epreuves pouvant êtres organisées**

#### *C.2.1 Types d'épreuves*

Il existe deux types d'épreuves pouvant être organisées :

##### Epreuve à but fixé

Ce peut être une distance en ligne droite, un aller et retour, un triangle ou un parcours avec plusieurs points de virage, mais se finissant toujours par une ligne d'arrivée.

Pour qu'une manche à but fixé soit valide, une distance minimum de programmation doit être respectée. Elle est égale à : 30 kilomètres, quel que soit le dénivelé du site.

C'est le temps mis pour effectuer le parcours qui est pris en compte ou, à défaut, la distance parcourue. Celle-ci est mesurée pour chaque pilote en fonction de la distance lui restant à parcourir par rapport au but.

##### Distance libre ou sur axe

Ce peut être une distance quelconque à partir du site de décollage ou une distance rapportée sur un axe fixé.

#### *C.2.2 Points de virage*

En compétition, la preuve de franchissement d'une balise devra être apportée uniquement par l'enregistrement du trajet par le GPS. Le point de virage peut être un endroit caractéristique reconnaissable en vol (antenne, église, bâtiment, carrefour, etc...) mais, dans certain cas, l'organisateur peut se réserver le droit de choisir une balise virtuelle pour raison diverse.

Pour chaque point de virage, il doit être défini un secteur, dans lequel le pilote doit passer. Le secteur est défini comme étant un « cylindre » autour d'un point de 400 m de rayon

Les coordonnées GPS et le secteur considérées doivent être définies de manière explicite lors du briefing. En cas de décalage entre le point visuel caractéristique et le point GPS, c'est le point GPS qui prédomine.

### **C.3 Calcul des points**

#### *C.3.1 Coefficient de validation V*

Il est défini un coefficient de validation V, correspondant au nombre de points maximum d'une manche. Il est égal à :

$$V = \text{racine} ( N / T ), \text{ et est au maximum égal à } 1$$

avec **N** = nombre de pilotes décollés

**T** = nombres de pilotes optimum, égal à 10 pour les régionales et à 30 pour les nationales

Ainsi, si seulement 5 pilotes participent à une régionale, le coefficient de validation de celle-ci est  $V = \text{racine}(5/10) = 707$ . Si seulement 10 pilotes participent à une nationale, le coefficient de validation de celle-ci est  $V = \text{racine} (10/30) = 577$ , hors autres coefficients minorateurs prévus.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### C.3.2 But fixé atteint par au moins 1 pilote

Total des points d'une épreuve avec but fixé, le but étant atteint :

$$\text{Points} = (\text{Points vitesse} + \text{Points distance}) \times V$$

$$\text{Points vitesse} = K \times (T1/Ti)^3$$

$$\text{Points distance} = H \times (Di/D1)$$

avec : V Coefficient de validation de la manche (cf. plus haut)  
K Part des points vitesse =  $750 \times \text{racine}((B-0,8)/P)$   
P Nombre de pilotes décollés  
B Nombre de pilotes au but  
H Part des points distance =  $1000 - K$   
T1 Temps du meilleur pilote  
D1 Distance du meilleur pilote  
Ti Temps du pilote considéré  
Di Distance du pilote considéré

Le rapport des temps mis pour effectuer le parcours est élevé au cube. Il existe une part de points vitesse dès qu'un pilote atteint le but. La base de calcul des points distance est donc inférieure à 1000 dans tous les cas (exemple : 925 points pour 20 pilotes décollés et 1 au but).

### C.3.3 Distance libre et but fixé non atteint

Lorsqu'une épreuve à but fixé n'est pas bouclée, les points sont calculés comme pour une distance libre, la distance du pilote étant celle du but diminuée de la distance lui restant à parcourir par rapport au but.

Total des points d'une épreuve sans but fixé ou d'une épreuve avec but fixé le but n'étant pas atteint :

$$\text{Points} = \text{Points distance} \times V \times M$$

avec: Points distance =  $1000 \times Di/D1$   
V Coefficient de validation de la manche (cf. plus haut)  
M Coefficient de minoration  
Di Distance du pilote considéré  
D1 Distance du meilleur pilote

#### Coefficient de minoration de la manche : M

Il dépend de la distance moyenne du premier tiers des pilotes, de la distance D1 parcourue par le premier et du dénivelé du site. Il ne peut être supérieur à 1.

$$\text{Il est égal à : } M = \text{racine} ( G / (20 + 10 h) ) \times [1,7 - ( G / D1 )]$$

avec: G moyenne des kilomètres des N premiers pilotes  
h dénivelé du site (pris entre le décollage et le terrain officiel le plus bas) exprimé en kilomètres  
D1 Distance du meilleur pilote  
N Nombre entier le plus proche de : Nombre de pilotes décollés/3

Nombre de pilotes décollés	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	...
N	3	4	4	4	5	5	5	6	6	6	7	7	7	8	8	8	...



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### C.3.4 Nombre minimum et maximum de points

Un minimum de 10 points est attribué à tout pilote ayant décollé.

Le premier d'une manche ne peut pas se voir attribuer plus de 1000 points.

## **C.4 Accès aux compétitions**

### C.4.1 Carte compétiteur

Pour participer à une manche de compétition officielle delta en France, un pilote doit être titulaire d'une licence FFVL et d'une carte compétiteur.

La carte et un numéro de compétiteur sont attribués automatiquement par le secrétariat de la FFVL si le pilote est breveté confirmé ou s'il a déjà eu un n° de compétiteur, après réception de la licence de l'année en cours avec le certificat médical d'aptitude au vol libre pratiqué en compétition datant de moins de trois mois.

**Il appartient aux pilotes souhaitant demander la carte compétiteur mais ne disposant pas du brevet confirmé d'obtenir celui-ci auprès du secrétariat de leur ligue.**

### C.4.2 Sur-classement 16/18 ans

Un pilote de moins de 18 ans ne peut participer aux compétitions sélectives que s'il bénéficie d'un sur-classement. Ce sur-classement est accordé par le Président de la Commission Compétition Nationale et aboutit à la délivrance de la carte compétiteur.

La demande de sur-classement doit être présentée par le président du club auquel est inscrit le pilote et doit comprendre :

- un engagement du président du club à (faire) encadrer le pilote à chaque compétition,
- une photocopie de la licence de l'année en cours et du carnet de vol,
- un certificat médical mentionnant l'autorisation de sur-classement, datant de moins de 3 mois,
- une autorisation de pratique de la compétition delta du ou des parents ou tuteur légal ayant en charge l'enfant

Un "tuteur sportif" doit accompagner chaque jeune de moins de 18 sur chaque compétition, ce tuteur doit se déclarer auprès du Directeur d'Epreuve de la compétition.

### C.4.3 Montant des inscriptions

Le montant des inscriptions pour les compétitions est de 8 euros maximum par manche proposée, pour un service minimum, et pourra se voir augmenté en fonction des services proposés (panier repas, récupération etc...). Il est notamment fortement conseillé aux organisateurs de prévoir ou d'organiser un service de récupération et un repas convivial au cours de la compétition.

Le club organisateur est libre de rembourser ou non ce montant si la manche est non validée.

## **C.5 Réglementation des épreuves**

### C.5.1 Règles générales de sécurité

- Matériel autorisé : Planeur ultra léger des classes 1 , 5 et 2 du code sportif section 7 de la FAI.
- Responsabilité : Tout pilote participant à une manche de compétition est seul responsable de sa décision de voler, ainsi que de son vol.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

- Matériel de sécurité : Le port du casque et du parachute de secours est obligatoire. L'emport d'une radio est vivement conseillé.
- Règles de l'air : Le non-respect des règles de l'air peut entraîner l'élimination du pilote de la manche ou de la compétition.
- Instruments de vol et de communication : Aucun instrument de vol, de navigation ou de communication n'est interdit (sauf spécifications précises et circonstanciées de l'organisateur).
- Lest : Le lest est autorisé selon les règles FAI en vigueur. La Commission Médicale de la FFVL déconseille fortement l'emploi de lest solide.
- Ouvriers, pilotes hors compétition : Les ouvriers, s'ils portent une radio, devront être sur le même canal que l'organisateur et y rester. Le décollage des pilotes hors compétition n'est pas conseillé. Toutefois, il pourra être autorisé par le Directeur d'Epreuve avant, pendant et après l'ouverture de la fenêtre, si leur envol ne représente aucune gêne pour les compétiteurs. Quoiqu'il en soit, les "lièvres" (pilotes non inscrits, chargés de faciliter le vol d'un pilote inscrit) sont interdits.

### C.5.2 Règles de l'air

Les règles de l'air (cf. B.67) doivent être rappelées par le Directeur d'Epreuve lors du briefing et doivent être respectées par les pilotes.

Lorsqu'il y a constat de pénétration, même partielle, dans un Espace Aérien non autorisé, l'élimination de la manche est automatiquement prononcée..

### C.5.3 Comité de pilotes et Jury

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

Le comité de pilotes:

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

Un jury est constitué. Il est composé du directeur des épreuves et de 2 personnes nommées au préalable par la commission compétition ou à défaut proposées par le Directeur d'Epreuve. Il statue sur les réclamations posées par les pilotes.

### C.5.4 Briefing

Le briefing est le lieu d'énoncé des conditions de la manche. Il peut y avoir plusieurs briefings. Il doit exposer :

- la fréquence radio et un n° de téléphone utilisés par l'organisation et pour les secours,
- le parcours défini,
- les conditions retenues pour le passage des balises et de la ligne d'arrivée,
- les points d'attention sur le parcours,
- les horaires d'ouverture de la fenêtre de décollage,
- le type de départ (chronométré, course, ...) avec les horaires des différentes starts,
- si les re-décollages sont autorisés et à quelles conditions (heure limite, zone de posé obligatoire),
- les conditions de validation en cas d'interruption en cours de manche,
- les conditions de récupération et les heures limites d'appel téléphonique et de pointage.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

- l'heure maximale d'extension de fenêtre

### C.5.5 Cas des épreuves à départ tracté ou (et) remorqué

Tous les dispositifs d'envol (treuils ou remorqueurs) doivent permettre des prises d'altitude quasiment identiques. Le directeur des épreuves décide de l'ordre de décollage, de la hauteur de largage, ainsi que du re-décollage et de son ordre. Plusieurs re-décollages peuvent être autorisés.

Treuils et remorqueurs peuvent être employés de concert pour une compétition, à condition qu'une zone bien délimitée soit réservée à l'usage de chaque moyen d'envol, et ceci en toute sécurité.

### C.5.6 Fenêtre d'ouverture du décollage

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

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

En cas d'arrêt définitif des décollages, la manche compte si tous les pilotes ont décollé ou si la durée effective d'ouverture a été d'au moins 100 secondes par le nombre de pilotes présents au décollage divisés par le nombre de couloir de décollage.

### C.5.7 Re-décollage

La possibilité de re-décollage est à la discrétion du directeur des épreuves. Cette possibilité doit être annoncée au briefing. Le choix sera dicté par les caractéristiques de la rotation entre l'atterrissage et le décollage, par les conditions météo, ainsi que par le nombre d'ouvriers.

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

En cas de re-décollage, c'est le deuxième vol qui est pris en compte pour la distance; mais c'est le temps du premier décollage qui est pris en compte pour la durée du vol en cas de départ pente, exception faite pour les vols en remorqué pour lesquels la règle est définie par le DE lors du briefing.

### C.5.8 Départ / Mesure du temps de départ

- a) Départ libre : Le départ est libre à l'intérieur d'une fenêtre de temps fixée avant le début de la manche par le directeur des épreuves. Le temps de décollage pris en compte est : soit le moment où les pieds du pilote quittent le sol soit le moment où le pilote sort d'un secteur autour d'un point de départ (validation au GPS).
- b) Départ course : Le temps de départ de l'ensemble des pilotes peut être pris: soit au début de l'ouverture de la fenêtre de décollage. soit à l'ouverture d'une porte de départ virtuelle (GPS) ou non, le décollage étant libre.
- c) Départ avec porte de départ multiple : Décollage libre à l'intérieur d'une fenêtre de temps fixée avant le début de la manche par le directeur des épreuves, plusieurs portes de départ étant définies (dites « starts »). Un secteur autour du décollage (exemple 5 kilomètres) ou d'une balise et des horaires sont définis, le temps de départ de chaque pilote étant la start précédant l'heure d'enregistrement du dernier point GPS dans le secteur de la porte de départ.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

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

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

### C.5.9 Arrivée / Mesure du temps d'arrivée / Ligne d'arrivée

Il y a deux types d'arrivée :

#### - Physique

Dans ce cas le point GPS du but donné au briefing, ne sert qu'à situer la zone où se trouve la ligne physique (à 500 m près). Cette ligne doit être matérialisée par une bande de tissu de 80 cm de largeur et de 150 m de long (en pointillé séparée par deux plots) identique à la ligne virtuelle configurée dans le logiciel de contrôle GPS.

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

La position, les limites extrêmes de passage, le mode de prise de temps ainsi que le sens de passage de la ligne d'arrivée sont définis au briefing. Il est de la responsabilité du pilote de franchir la ligne d'arrivée à une hauteur telle qu'il soit identifiable par le juge d'arrivée.

Pour tous les pilotes, le GPS doit contenir la preuve de passage de ligne pour valider leur temps au but (c'est pour des raisons d'équité avec les pilotes dans le même cas ne franchissant pas la ligne). En cas de litige, le jugement humain peut déclasser un pilote par rapport au GPS (exemple : pas de passage de ligne au mètre près), mais ne peut reclasser un pilote qui n'a pas de preuve GPS.

Le temps de passage de ligne et l'ordre d'arrivée est déterminé manuellement par le juge de ligne à l'arrivée pour les 15 premiers par manche. Le pilote doit survoler la ligne à la verticale de celle-ci, la ligne ne continuant pas « virtuellement » à l'infini. Le temps d'arrivée est pris au moment où le nez du delta franchit la ligne d'arrivée en vol en utilisant seulement l'énergie du delta. La précision de la mesure est la seconde. Le but est considéré comme atteint par le survol de la ligne d'arrivée ou au minimum par le posé sur cette ligne, le premier impact au moment du posé devant toucher la ligne. Il est de la responsabilité des pilotes de franchir la ligne d'arrivée à une hauteur telle qu'ils soient identifiables par le juge d'arrivée (environ 300m max) et de contrôler leur ordre de passage sur la ligne avec le responsable des arrivées.

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

#### - Virtuelle

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

#### Remarque :

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

### C.5.10 Pointage et Mesure des distances



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

La vérification de passage des balises au GPS doit se faire avec le logiciel « CARGOL » agréé par la Commission Compétition Nationale. Ce logiciel est téléchargeable sur les sites web de la Commission (cf. page 3).

La mesure des distances est la suivante :

- Distance libre : Distance mesurée entre le point de décollage et le point d'atterrissage.
- Distance sur axe : Distance mesurée entre le point de décollage et le point défini par la projection orthogonale du lieu d'atterrissage sur l'axe défini lors du briefing.
- Parcours à but fixé (que le but soit atteint ou non) : La distance effectuée par le pilote est égale à la somme des branches du parcours effectué, plus la distance entre les deux points de la branche qu'il était en train d'effectuer, moins la distance qui lui manquait pour finir la branche.

Un pilote posé dans le secteur du point de virage a la distance comptée pour le point de virage.

### C.5.11 Modification et Arrêt de la manche

La manche peut être modifiée par le Directeur d'Epreuve ou sur la demande du Comité de Pilotes si et seulement si :

- aucun pilote n'est en vol,
- l'ensemble des pilotes peut décoller pour cette nouvelle manche sans préjudice sur l'égalité des chances de réussite de chaque pilote.

Si les conditions commencent à devenir dangereuses sur le parcours défini, le directeur des épreuves peut à tout moment interrompre la manche après qu'une partie ou l'ensemble des pilotes ait décollé. Il doit alors pourvoir à l'annonce de l'arrêt de la manche par tout moyen à sa convenance : appel radio, marque déployée au sol, etc. L'arrêt et l'heure d'arrêt de la manche sont annoncés par radio par l'organisation sur la fréquence de vol.

En cas d'interruption, sauf avis contraire motivé du jury et exception faite des manches avec temps mini départ au sol, la manche est considérée comme validée s'il y a déjà au moins 3 pilotes au but ou lorsque le temps entre la première start et le stop de la manche est au moins de 1h30. La meilleure position GPS enregistrée en vol avant l'heure d'arrêt est alors utilisée pour classer chaque pilote.

Si ces conditions ne sont pas remplies ou en cas de manches avec temps mini départ au sol, la manche est considérée comme annulée.

### C.5.12 Le Pointage sécurité

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

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

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

L'absence de pointage sécurité est une faute très grave, qui entraîne des sanctions lourdes (0 à la manche, disqualification de la compétition).

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

- Si un pilote décide de ne pas voler, il doit en informer l'organisation avant l'heure limite de pointage sécurité.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

- Si un pilote décide de quitter la compétition, il doit en informer l'organisateur qui le supprimera de la liste des pilotes inscrits.

### C.5.13 Réclamations, Protestations et Pénalités

Toute réclamation, pour être recevable, doit être formulée auprès de l'organisateur au plus tard 2 heures après la publication des résultats provisoires. C'est le DE qui statue sur les réclamations.

En cas de contestation de la décision prise par le DE, les concurrents ont la possibilité de déposer par écrit une protestation devant le Jury, dans un délai d'un jour après la décision de l'organisateur. Celui-ci doit statuer dans un délai de 1 jour. Dans le cas où la réclamation serait rejetée par le Jury, le concurrent porteur de la réclamation se verra infliger une pénalité.

Les pénalités infligées par l'organisateur d'une compétition ou par le jury peuvent varier d'un minimum de 50 points jusqu'à la disqualification de la manche ou de la compétition. Rappel des principaux cas : erreur de pointage, oubli d'appel du PC, non-respect des règles de l'air, rejet d'une réclamation par le jury, comportement dangereux.

## **C.6 Résultats des compétitions**

### C.6.1 Comptes-rendus

Le logiciel CARGOL calcule les résultats de la compétition, classe 1 et open.

Un compte-rendu doit être établi pour chaque manche par le Directeur d'Epreuve et être adressé, dans la semaine qui suit la compétition, au « compet-master » désigné par la commission compétition delta (cf. page 3).

Les résultats sont affichés sur les sites web de la Commission (cf. page 3).

### C.6.2 Contrôle des manches

La vérification du respect du règlement est assurée par :

- pendant la manche : le Directeur d'épreuve et le Jury qui statue sur les protestations
- à posteriori : la personne chargée par la Commission Compétition de vérifier les manches, sur la base des comptes-rendus émis.

En cas de non-respect du règlement fédéral, et de volonté délibérée de fraude, ou sur proposition de la personne chargée de vérifier, la Commission Compétition, seule habilitée à statuer, peut décider :

- le déclassement d'un ou plusieurs pilotes,
- l'annulation de la manche.



### D COUPE FEDERALE DE DISTANCE<sup>1</sup>

#### D.1 Objectifs de la CFD

Le but de la CFD est d'entretenir et de stimuler la passion du vol en incitant les pilotes au vol de distance et à la découverte de nouveaux horizons (géographiques et techniques), cela de façon ludique et conviviale. La CFD n'est pas une "compétition" au sens strict et rigoureux du terme, avec des règlements stricts et des contrôles contraignants. Ici il s'agit avant tout de voler et de s'amuser. C'est pourtant aussi une façon indirecte de susciter des vocations et d'amener doucement des pilotes au vol de performance et pourquoi pas à la compétition. A travers les classements permanents, la CFD permet à chacun de se situer par rapport au niveau des autres pilotes, cela à l'échelon national, et européen

Les règlements antérieurs ont été modifiés dans un but de simplification et d'ouverture. Pratiquement tout vol est désormais déclarable. Chaque fois que vous partez en vol de distance ou que vous participez à une compétition, vous pouvez déclarer ce vol pour la CFD : pas de parcours contraignants, plus de photos obligatoires, pas de calculs compliqués de balises, etc... Pour cela, la diversité des vols déclarables a été augmentée : vous pouvez déclarer des vols de distance avec point de contournement, des parcours fermés sur des triangles même aplatis ou des quadrilatères, et il y a repêchage des vols en aller-retour ou en circuits qui n'ont pas été bouclés. La déclaration à l'avance et le bonus correspondant ont été supprimés : ce type de vol représentait sans doute un engagement sportif supérieur, mais l'esprit de cette année se veut plus simple et moins contraignant.

Pour que le jeu reste équilibré et sympathique, des coefficients multiplicateurs viennent corriger les points obtenus selon les difficultés des parcours. Ainsi le pilote qui veut "voler plaisir" évitera toutes contraintes, et déclarera surtout des distances libres. Par contre un pilote qui veut "jouer les points" va se lancer dans des vols plus complexes mais mieux récompensés, tels triangles ou parcours fermés, et de ce fait marquera plus de points.

Des classements individuels spécifiques sont établis pour les ailes souples (classe 1), rigides (classe 2 FAI) et rigides (classe 5 FAI). Un classement junior est extrait de ces classements.

Un classement par club est établi. Il tient compte de tous les pilotes du club quel que soit le type d'aile utilisé.

2 classements sont établis :

un classement national comprenant les vols faits en France, plus éventuellement un vol fait en Europe, les vols effectués dans les compétitions Régionales et Nationales pouvant être désormais déclarés ; des titres seront décernés selon les règles définies au § E.2

Un classement européen, celui-ci est ouvert à tout pilote européen, comptabilisant les vols effectués en Europe, et comprenant également les vols effectués en compétition internationale ; des titres seront décernés selon les règles définies au § E.2

---

<sup>1</sup> Ce règlement a été rédigé initialement, en 2001, au sein d'un groupe de travail de la commission compétition constitué par : Gérald DELORME, Franck HAMON, Christian PERROTTE et Pascal SCHUMMER.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### **D.2 Réglementation**

#### *D.2.1 Conditions de participation*

La Coupe Fédérale de Distance est ouverte à tous les pilotes brevetés ayant pris une licence volant à la FFVL pour la saison concernée.

Le vol peut être effectué soit en delta souple, soit en aile rigide. Les décollages peuvent se faire aussi bien à pied, qu'en treuillé, tracté ou remorqué.

#### *D.2.2 Période considérée*

Le classement démarre le lundi précédant le WE de la coupe ICARE 2005 et est clos au soir du 31 août 2006 .

#### *D.2.3 Règles générales de sécurité*

Les règles de l'air doivent être respectées par les pilotes, en particulier l'interdiction de pénétrer un espace aérien non autorisé (cf. la liste des espaces aériens non autorisés au § B.7)

La non-validation du vol est prononcée dès lors qu'il y a constat que toute partie du vol, même non déclarée, a eu lieu dans un espace aérien non autorisé.

#### *D.2.4 Lieu des vols*

Les vols pris en compte doivent au moins avoir un point de balise en France. La prise en compte d'un vol réalisé en Europe est autorisée.

#### *D.2.5 Nombre de vols pris en compte*

Chaque pilote peut présenter autant de vols qu'il le désire, sachant que seuls les trois meilleurs vols sont pris en compte pour le classement ; cela dans chacune des classes 1,2 et 5.

Chaque pilote pourra déclarer ses 3 meilleurs vols dans chacune des classes concernées et figurer ainsi dans chacun des classements.

#### *D.2.6 Types de vols pris en compte*

La distance minimale de vol prise en compte est de 10 kilomètres.

Dans un but d'unification, et malgré des performances différentes, cette distance minimale est identique quelle que soit la classe 1,2 ou 5.

Pour tous les types de vol, le parcours débute en une balise de départ - nommée point BD - qui n'est pas nécessairement le décollage. En treuillé ou mieux encore en tracté ou remorqué, la balise de départ BD sera choisie comme étant un point de survol postérieur au largage.

De même le parcours se termine en une balise d'arrivée - nommée point BA - qui n'est pas nécessairement confondue avec l'atterrissage.

Il n'y a pas d'obligation d'atterrir à la balise d'arrivée. Par exemple lorsque l'on boucle un parcours en circuit fermé ou un triangle, le vol peut continuer au-delà, pour le plaisir, mais aussi pour trouver un atterrissage sûr, non lié aux contraintes du parcours.

Pour les vols en circuit fermé (aller-retour, parcours en circuit fermé, et triangle FAI) le vol est considéré comme bouclé, si toutes les balises ont été contournées, et si la balise d'arrivée (atterrissage) est située à moins de 3 km de la balise de départ : distance BD-BA inférieure à 3 km.

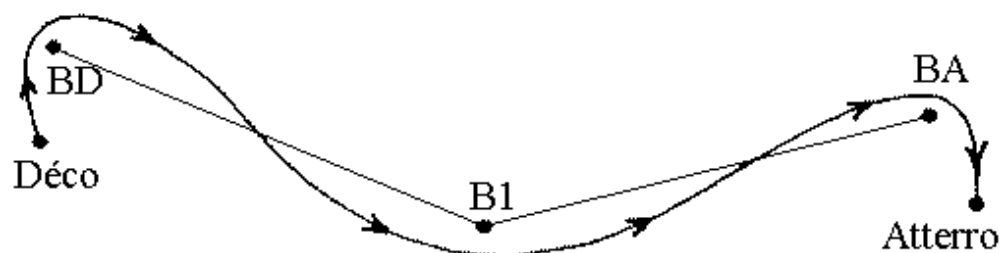
Les vols pourront être 3 vols quelconques parmi les types de vols suivants :

Distance libre :



La distance retenue est celle qui sépare en ligne droite les 2 points les plus éloignés du vol, nommés BD - balise de départ, et BA - balise d'arrivée.

Distance libre avec un point de contournement :



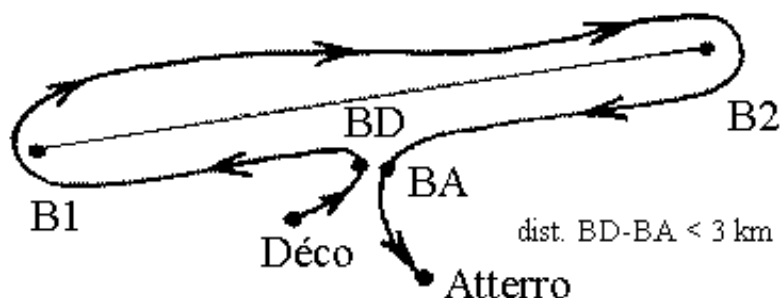
C'est également un vol de distance mais avec passage à une balise B1, appelée point de contournement.

Ce type de vol permet aussi de "repêcher" les parcours en aller-retour, en circuit fermé ou en triangle FAI inachevés, c'est-à-dire interrompus en cours, soit parce que toutes les balises n'ont pu être contournées, soit parce que la distance BD-BA est égale ou supérieure à 3 km. La distance retenue est celle de la somme en ligne droite des 2 branches du parcours.

En cas de rattrapage de parcours inachevé, c'est au pilote de définir ce qu'il y a de plus rentable :

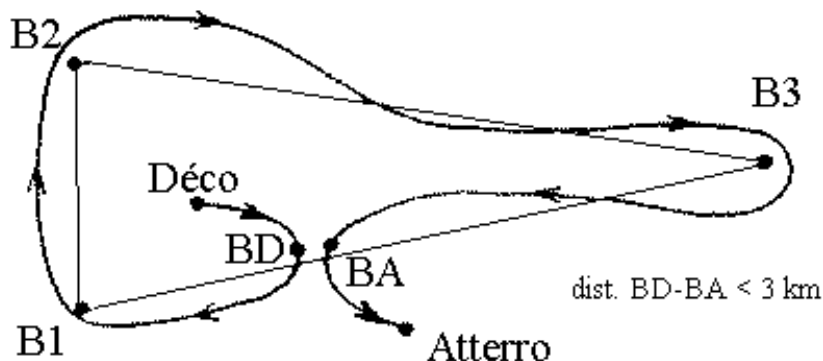
- pour l'aller-retour : branche Aller + partie de la branche Retour effectuée,
- pour le triangle ou le quadrilatère : on prend en compte les 2 branches consécutives les plus longues.

Parcours en Aller-Retour :

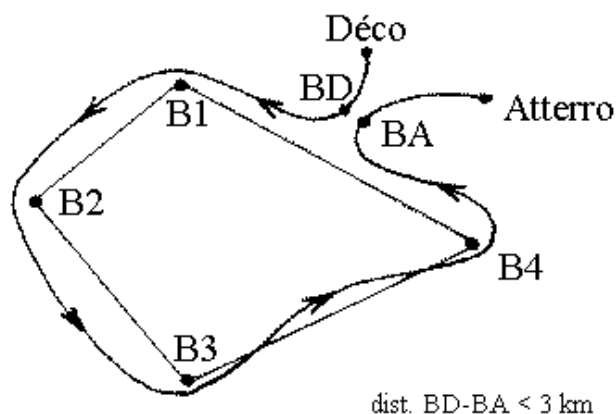


La distance retenue est le double de la distance séparant deux points de contournements, appelées balises de contournement B1 et B2.

Parcours en Circuit Fermé :



ou encore :



Le circuit est défini par 3 balises de contournement - points B1, B2 et B3 (triangle aplati) ou 4 balises de contournement - points B1, B2, B3 et B4 dessinant un polygone (trapèze, losange ou quadrilatère). Aucune des balises ne pourra être choisie à l'intérieur du pourtour.

L'intérêt de ce nouveau type de vol est surtout de pouvoir réaliser des circuits plus ouverts et moins contraignants que les triangles FAI. Cela permet de valoriser des parcours originaux, tels que des tours de massifs montagneux (tour de Chartreuse, tour des Bauges, etc...) et ainsi de partir à la découverte...

La distance prise en compte correspond au périmètre du polygone ainsi défini. La contrainte est ici que le plus petit côté du polygone doit représenter une distance égale au moins à **15% du périmètre**.

C'est par exemple un triangle de 15km x 42,5km x 42,5km ou un triangle de 25km x 25km x 50km (ce qui est ni plus, ni moins qu'un aller-retour !), ou un quadrilatère de 15km x 15km x 35km x 35km. De nombreuses possibilités de combinaisons sont ainsi possibles, et tous types de triangles sont pratiquement permis.

Le vol pourra être réalisé en contournant les balises dans n'importe quel sens sur le périmètre, cela sans croiser les diagonales.

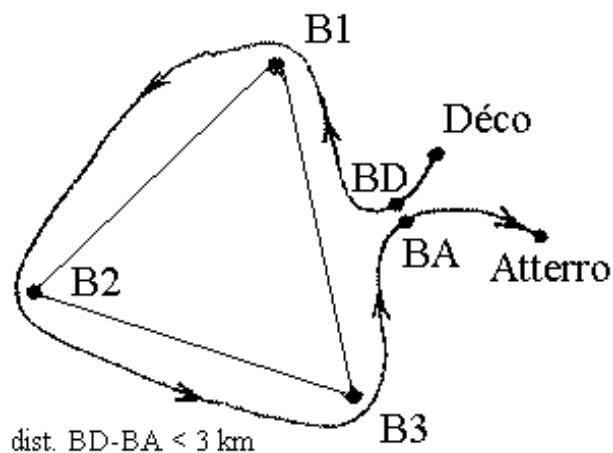
Attention, pour un quadrilatère ABCD, on pourra contourner les balises soit dans le sens des aiguilles d'une montre (ordre ABCDA) ou en sens inverse (ordre ADCBA). Les vols originaux qui consistent à

croiser les diagonales à partir d'un point central (parcours en forme de X, c'est-à-dire dans l'ordre ACBDA, ou ABDCA, ou autres) ne sont pas reconnus dans ce règlement.

### Parcours en triangle FAI :

La distance retenue est celle de la somme des branches d'un triangle formé par 3 balises de contournement - points B1, B2 et B3. La contrainte est que ce triangle doit avoir une forme telle que le plus petit côté du triangle corresponde à une distance égale au moins à **28% du périmètre**.

Cette règle est très contraignante, c'est pourquoi ce type de parcours est largement récompensé. Les triangles possibles sont presque équilatéraux, c'est à dire par exemple de 33km x 33km x 33km, et le triangle le plus aplati possible correspond aux proportions de 28km x 36km x 36 km.



*nota : dans le cas de circuits à 3 ou 4 balises (triangle ou quadrilatère), si la distance BD – BA est égale ou supérieure à 3 kms, la distance prise en compte correspond à la distance réellement parcourue, sauf que dans ce cas il n’y aura pas de coefficient multiplicateur (cf. tableau au § D.2.8 ci-dessous) ; la règle concernant la contrainte du plus petit côté du polygone est valable également dans le cas des circuits non bouclés*

### D.2.7 Balises et secteurs de virage

Tout point suffisamment reconnaissable et précis peut servir de balise de contournement ou de balise de départ ou de balise d'arrivée.

*Par exemple une ferme ou un bâtiment isolé en campagne, un carrefour de routes, un col, un sommet montagneux, l'église du village ou un bâtiment spécifique dans le village, une antenne ou un émetteur T.V. N'oubliez pas que la balise doit être un point précis, localisé à 100 mètres près (vu la précision de mesure des distances) : ainsi l'indication un peu floue d'un nom de village, sans préciser si la balise est l'église ou tel gros bâtiment, ne pourra pas être acceptée !*

Si aucun point précis n'est disponible, on pourra choisir un point fictif matérialisé par l'intersection d'alignements précis.

*C'est le cas par exemple lors d'un cheminement sur une crête en Aller-Retour : le point de contournement peut très bien être situé au milieu de la crête, en un point fictif défini par l'intersection avec la crête d'une ligne définie par le prolongement de l'axe de la route visible au loin dans la vallée.*

Dans le cas des parcours justifiés par un tracé GPS, les balises peuvent être définies par leurs coordonnées GPS.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

Chaque balise devra être décrite avec précision sur la feuille de déclaration de vol, afin de pouvoir la localiser sans ambiguïté.

*Ainsi il est recommandé de spécifier le numéro du département, le nom du village le plus proche, le nom du lieu dit ou du sommet, le numéro des routes en cas de balises à des carrefours, etc...*

Les balises doivent être obligatoirement contournées, c'est-à-dire qu'il faudra au minimum passer exactement à la verticale du point ou, mieux, passer derrière ou au-delà de la balise indiquée par rapport aux directions du vol.

Dans un souci de simplicité et de convivialité, il n'y a plus aucune obligation de preuves photographiques. Par contre, les tracés GPS peuvent être joints si le pilote le souhaite.

*Les preuves photos obligatoires des années précédentes suspectaient les pilotes de tricheries ou de fausses déclarations, et de plus étaient très contraignantes aussi bien pour les pilotes que pour les vérificateurs. La Coupe Fédérale de Distance n'est pas une compétition, et l'enjeu n'est pas suffisant pour imposer des règles aussi strictes : une déclaration "sur l'honneur" du pilote est suffisante.*

### D.2.8 Décompte des points et coefficients multiplicateurs

Chaque kilomètre compte pour 1 point, et la précision de mesure est de 100 mètres. Dans le cas de parcours en circuit fermé, aller-retour ou triangle, la distance à prendre en compte est égale au périmètre du circuit défini.

*En effet, pour un vol en triangle par exemple, où le périmètre est de 50 km, mais avec un vol réel de 47,1 km (avec atterrissage à 2,9 km du but), c'est la distance de 50 km qui est à déclarer puisque que le triangle a été bouclé.*

Selon le type de vol réalisé, divers coefficients multiplicateurs viennent affecter les points kilométriques. Ces coefficients ont pour objet d'équilibrer les niveaux de difficultés des divers types de vols. Les coefficients ont été augmentés pour revaloriser les vols de montagne en circuit par rapport aux vols en distance libre vent arrière :

<b>Distance libre classique ou Distance libre avec un point de contournement</b>	Coefficient = 1,0
<b>Parcours en circuit (triangle ou quadrilatère) non bouclé – distance BD-BA = ou &gt; 3 kms</b>	Coefficient = 1,0
<b>Parcours en Aller-Retour ou Parcours en Circuit fermé (triangle aplati ou quadrilatère) – distance BD-BA &lt; 3 kms</b>	Coefficient = 1,3
<b>Parcours en Triangle FAI</b>	Coefficient = 1,5

Afin de ne pas décourager les pilotes des pays de plaine, mais aussi pour ne pas seulement considérer l'élite, mais plutôt la moyenne des pilotes, les coefficients ont été augmentés de façon raisonnable, dans le but d'inciter aux vols sur parcours bouclés plutôt que dans le but de pénaliser.

### D.3 Classements et Titres délivrés

Les classements sont régulièrement mis à jour, et arrêtés à la date définie en page 4.

Cette année, la coupe fédérale de distance est ouverte aux pilotes européens ; il y aura donc un classement national, avec les titres décernés selon les règles ci-dessous, ainsi qu'un classement européen.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

Il est à noter que pour figurer dans le classement européen, les pilotes doivent obligatoirement déclarer leurs vols sur le site internet [www.deltaplane.info](http://www.deltaplane.info) et accompagner leur déclaration des tracks GPS.

Les titres nationaux sont décernés lors du festival de St Hilaire, en même temps que la Coupe de France de delta. Seront délivrés les titres suivants :

### **Classement national**

#### Meilleur pilote de distance

Le pilote en tête du classement général de sa classe (1, 2 ou 5), c'est-à-dire totalisant le plus de points dans sa classe sera sacré "Meilleur pilote de distance".

#### Meilleur pilote féminin de distance

Un classement spécifique sera établi pour les filles de la classe 1.

#### Meilleur pilote espoir de distance classe 1

Un classement spécifique sera établi pour les jeunes de la classe 1 de moins de 25 ans à la date de clôture de la CFD. Le pilote espoir en tête du classement, c'est-à-dire totalisant le plus de points dans la classe 1 sera sacré "Meilleur pilote espoir de distance".

#### Club vainqueur de la Coupe Fédérale de distance

Un classement spécifique sera établi par clubs, prenant en compte les points de chacun des pilotes du club classes 1, 2 et 5 confondues. C'est le club où le pilote prend sa licence qui est considéré par ce classement. Le club en tête du classement spécifique, c'est-à-dire totalisant le plus de points sera sacré "Club vainqueur de la Coupe de distance".

### **Classement européen**

Seront décernés les mêmes titres que pour le classement national ; ceci fera l'objet d'une publication sur le site internet [www.deltaplane.info](http://www.deltaplane.info)

## **D.4 Déclarations de vol**

Chaque vol réalisé devra être déclaré sur le site web [www.deltaplane.info](http://www.deltaplane.info). Vous pouvez mettre en ligne et en téléchargement vos track-logs (G.P.S.) de ces vols ainsi que vos récits. Tous ces renseignements sont aussitôt disponibles pour les autres "cyberpilotes".

La déclaration des vols doit se faire dans un délai de 30 jours après ceux-ci et au plus tard le dernier jour de la période considérée (cf. § D.2.2 ci-dessus)

Pour les pilotes ne possédant pas de connexion internet, ou qui sont dans l'impossibilité de se connecter dans le délai imparti, une déclaration sur papier libre est possible, pour autant qu'au minimum les informations suivantes soient portées sur la déclaration (hormis pour le classement européen, pour lequel la déclaration devra être faite obligatoirement sur le site internet

Nom - Prénom - âge 6 N° de licence, N° de club

Date du vol, nom – localisation des décollages, balises contournées, atterrissage, distance totale effectuée – distance BD – BA, vol effectué en France ou à l'étranger



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### E CHAMPIONNAT DE FRANCE

#### E.1 Sélection au championnat de France

Les pilotes seront sélectionnés pour le Championnat de France . selon les modalités suivantes :

les 30 premiers du classement de la Coupe de France

32 pilotes sélectionnés par les régions, en fonction de leur règlement régional selon les quotas suivants, les critères sportifs de sélection appartenant aux responsables régionaux de compétition.

- Région A- Bretagne(13) Pays de Loire(16) Normandie(08) : **2 pilotes**
- Région B- Limousin-Poitou-Charente(17) Auvergne (07) : **3 pilotes**
- Région C- Sud-Est(01) Provence (09) : **4 pilotes**
- Région D- Languedoc(14) Midi-Pyrénées(02) Aquitaine(12) : **5 pilotes**
- Région E- Nord(10) Haute-Normandie(15) Paris-IDF(05) : **4 pilotes**
- Région F- Bourgogne(06) Lorraine-Alsace-Champagne Ardenne(04) : **5 pilotes**
- Région G- Rhône-Alpes (03) : **6 pilotes**
- Région DOM-TOM : **3 pilotes** (hors SHN)

5 pilotes sélectionnés par le Président de la Commission Compétition Delta. Les places régionales non pourvues sont remises à disposition de la commission compétition.

Toute pilote féminine ayant participé à au moins deux compétitions régionales ou nationales peut être proposée à une sélection au championnat de France par leur responsable régional compétition. La commission compétition du CND entérine ou non la sélection au championnat de France.

De plus 35 places sont réservées aux pilotes étrangers. Les places seront attribuées par ordre de classement FAI validé au 1<sup>er</sup> juin 2006. Leur inscription est ouverte au moins 2 mois avant le début de la compétition et s'arrête au 16 juin.

Les quotas régionaux sont destinés à permettre aux responsables de ligue de détecter, former et sélectionner de nouveaux compétiteurs.

Sauf cas motivé, sur lesquels la commission statue, les pilotes de l'équipe de France ne pourront se sélectionner pour le Championnat de France que par la coupe de France.

La liste des sélectionnés devra être adressée à la Commission Compétition Nationale aussitôt après la date de clôture de la sélection. Elle est communiquée à la FFVL et à l'organisateur du Championnat de France delta par le président de la Commission Compétition delta.

Il n'y a pas de convocation officielle. Ce sont les responsables de chaque région qui se chargent de prévenir les pilotes sélectionnés.

Aucun pilote non sélectionné ne sera accepté.



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

### **E.2 Titres décernés**

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

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

### **E.3 Organisation du Championnat de France.**

#### *E.3.1 Organisation*

En plus des exigences minimales énoncées au § C.1, les organisateurs doivent :

- Organiser l'événement sur une semaine.
- Organiser un plan de communication autour de l'événement.
- Gérer les inscriptions conformément aux règles de sélection.
- S'assurer de la présence quotidienne d'un médecin, responsable, avec le directeur d'épreuve, du déclenchement, de l'organisation des secours et capable d'intervenir en direct sur un accident.
- Organiser une remise des prix avec invitation des officiels.

#### *E.3.2 Aide de la fédération*

Les championnats de France font l'objet d'une aide de la part de la fédération., dont le montant est défini chaque année au budget de la F.F.V.L.

Un acompte de 75% est versé au vu du prévisionnel et le solde après l'événement au vu du bilan. la demande doit en être faire au président de la commission compétition delta qui a ce budget sous sa responsabilité.

L'organisateur doit

- Présenter à la F.F.V.L. un budget prévisionnel et après l'événement un budget réalisé.
- Prendre en charge les frais des bénévoles et des cadres travaillant sur l'événement (déplacement, hébergement, repas).

A la demande de l'organisateur, et en concertation avec le directeur technique national et la commission compétition, les cadres peuvent être missionnés pour :

- conseiller les organisateurs dans la préparation de l'événement (N.B. : en aucun cas le cadre organise l'événement).



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

- et / ou assurer la direction des épreuves.
- et / ou conseiller et assister l'opérateur pour la saisie informatique et la gestion des outils.

La subvention est diminuée de 1525 € par cadre technique mis à disposition.

### E.3.3 Classements

Il n'y a pas de cut.

Les classements suivants seront établis :

- un classement des pilotes français classe 1, d'où seront tirés les classements féminin et espoir
- un classement des pilotes français classe 5 et classe 2
- un classement open delta classe 1
- un classement open (toutes classes confondues)

Une éventuelle journée de repos pourra être organisée en fonction de la météo, sur proposition du directeur d'épreuve et après validation par le Jury.

Le jury sera composé du directeur des épreuves et de 2 personnes nommées par la Commission Compétition Delta.

### E.3.4 Validation

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

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

### E.3.5 Calcul des points

Le règlement détaillé propre à l'épreuve finale du Championnat de France sera remis aux participants au début de l'épreuve. Il s'appuiera sur la réglementation FAI adoptée au niveau international en se basant notamment sur le mode de calcul des points GAP.

Pour le championnat de France c'est le programme « CARGOL » qui sera utilisé.



## F CLASSEMENTS REGIONAUX

### F.1 Règlements régionaux

Tous les pilotes licenciés et ayant participé à au moins une compétition, à la CFD ou à un des évènements régionaux sont automatiquement classés dans la région d'appartenance du club où ils sont inscrits.

Chaque région établit un règlement et un classement annuel qui est publié sur le web.

Chaque région doit organiser au moins un challenge de région à une date définie par elle.

### F.2 Modalités de classement

Le classement est établi en fonction du nombre de points obtenus par chaque pilote selon une règle qui peut être la suivante :

$$\text{nombre de points} = \text{COMP} + \text{CFD} + \text{CHG}$$

COMP = nombre de points obtenus aux compétitions régionales ou nationales, la liste des compétitions considérées et leurs parts respectives étant laissées à la discrétion de chaque région, le total étant plafonné à 1000

CFD = nombre de points obtenus à la CFD x 3, plafonné à 1000

CHG = nombre de points cumulés obtenus lors des évènements et « challenges » organisés par et en dehors de la région, le nombre de points attribués pour chaque événement étant laissé à la discrétion de chaque région, le total étant plafonné à 1000.

Le classement est basé sur les évènements organisés par la région et, pour une part, en dehors de la région.

### F.3 Titres décernés

Les classements démarrent le 1<sup>er</sup> septembre de l'année précédente et seront clos le 31 août de l'année en cours.

Ils sont tenus à jour par les responsables régionaux de compétition et sont consultables sur le web. Ils feront l'objet d'une publication en fin d'année.

Les titres délivrés sont définis par chaque région. Ils peuvent être remis lors des AG de ligue.

## G COUPE DE FRANCE

### G.1 Modalités de classement

Tous les pilotes possédant la carte compétiteur, et ayant participé à au moins une compétition nationale ou au championnat de France, sont automatiquement classés au sein du classement « Coupe de France ».



## REGLEMENT DES COMPETITIONS DELTA 2005

Ce classement est basé sur les six meilleures manches auxquelles a participé le pilote, prises parmi les compétitions nationales, le championnat de France et les compétitions internationales avec les conditions suivantes :

- un maximum de 3 manches du championnat de France peut être considéré ;
- 1 seule manche internationale peut être retenue ; cette manche internationale doit appartenir au calendrier défini en début par l'entraîneur de l'équipe de France. Il s'agit des compétitions FAI 1, de certaines compétitions FAI 2 et, éventuellement, d'autres compétitions jugées représentatives ; elle doit avoir eu lieu ou avoir imposé une indisponibilité de l'aile pendant la période où a été courue une manche de nationale validée.

Points d'une manche retenus pour être intégrés dans le classement de la Coupe de France :

- Pour les souples : ceux du classement, open ou souple, donnant le maximum de points au pilote
- Pour les rigides ( classe 2 et 5), ceux du classement open.

**Le classement démarre le 1<sup>er</sup> septembre de l'année précédente et est clos le 31 août.**

### **G.2 Titres décernés**

Une remise des prix a lieu en même temps que celle de la CFD au festival de St Hilaire en septembre. Les titres remis seront les suivants

## **H COUPE BLERIOT**

La coupe Blériot est organisée annuellement, alternativement en Grande Bretagne et en France. Lorsqu'elle est organisée en France la F.F.V.L. a besoin d'un organisateur. La compétition accueille 24 pilotes (12 deltas et 12 parapentes).

Il est demandé à l'organisateur :

- Un site delta et parapente (décollage/atterrissage).
- Un directeur d'épreuve.
- Un PC avec un ordinateur.
- Une personne responsable du pointage GPS, du calcul des points et de la remise de la liste des balises.
- Une cérémonie de remise des prix et un dîner collectif festif et convivial.
- De proposer un hébergement collectif et d'assurer l'accueil des pilotes.

La coupe Blériot fait l'objet d'une aide de la part de la fédération., dont le montant est défini chaque année au budget de la F.F.V.L.

Ce budget est destiné à prendre en charge :

- les navettes,
- l'hébergements des pilotes (Anglais et Français avec l'encadrement).

L'organisateur doit présenter, dans ce cadre, un budget prévisionnel et un bilan après l'événement .



## I COLLECTIF FRANCE

### I.1 Sélection

Le collectif France est formé pour une année civile, d'une vingtaine de pilotes (féminins ou masculins) sélectionnés.

Le DTN est responsable de la sélection, il sollicite l'avis du comité sur proposition de l'entraîneur national.

Le Comité se compose des personnes suivantes :

- Représentant du Bureau Directeur chargé des compétitions
- Président de la CC Delta
- L'entraîneur national
- DTN adjoint chargé des compétitions

Il se réunit pour statuer sur les propositions de l'entraîneur national :

- des critères de sélection pour l'entrée dans les groupes SHN et Internationaux,
- de la composition annuelle des groupes,
- des critères de sélection aux championnats FAI,
- des sélections pour les championnats FAI,
- d'autres sélections éventuelles.

En cas de sélection possible du président de la Commission Compétition Nationale, ce dernier ne participe pas à la réunion du comité.

Les critères de sélection sont basés sur des données objectives comme les résultats à la coupe de France, aux championnats de France et aux compétitions internationales, mais aussi sur des éléments plus subjectifs comme : la motivation, les perspectives de progression, l'âge etc..... Le comité de sélection aura en charge cette évaluation.

Une équipe de France sera composée sur proposition de l'entraîneur, en fonction des échéances et des différentes rencontres internationales.

Pour toutes les compétitions sur sélection (championnat du monde, du monde féminin, d'Europe, coupe Blériot), l'entraîneur se réserve le droit de proposer au comité de sélection des pilotes n'appartenant pas au Collectif France.

### I.2 Entraîneur National

L'entraîneur national de l'équipe de France sous l'autorité du DTN assure les stages d'entraînement la sélection aux compétitions internationales en accord avec le comité de sélection, gère les déplacements, nomme les accompagnateurs et les assistants. Eventuellement il peut nommer un chef d'équipe s'il est absent à une compétition. Ils définissent ensemble les différentes tâches à accomplir.