
4.1. REGLEMENT DES COMPETITIONS FEDERALES

NOTES PRELIMINAIRES

- Ce document doit être inséré après l'onglet 4 (avec modification correspondante au § 1.1 Sommaire).
- Le règlement reprend les orientations du règlement de la FAI pour les compétitions internationales. Il est basé ici sur l'annexe A de la Section 3 du code sportif datée du 1^{er} octobre 2002 (la principale différence reste la possibilité d'utiliser les handicaps en classe libre en championnats de France et concours régionaux, sélectifs ou amicaux).
- Les modifications concernent les § 7.9 et 7.10 (suppression de la monofréquence), le § 10.1 (2 ou 3 épreuves de préférence) et le chapitre 13 ("contestations" au lieu "d'observations"). La possibilité de pénaliser (en fonction de leur distance à l'arrivée) la distance créditée aux planeurs vachés en épreuve de vitesse sur secteurs imposés est par ailleurs supprimée.

SOMMAIRE

1	GÉNÉRALITÉS	2
2	TYPES DE COMPÉTITION	3
3	DIRECTION DE LA COMPÉTITION	3
4	INSCRIPTIONS	4
5	CONDITIONS DE PARTICIPATION	5
6	MASSES MAXIMALES DES PLANEURS	5
7	SÉCURITÉ	6
8	CONTRÔLE DES VOLS	7
9	INFORMATION DES PILOTES	8
10	EPREUVES	9
11	OPERATIONS	17
12	CLASSEMENTS ET PENALITES	23
13	CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS	31
14	SCHEMA DES PROCEDURES LOCALES	32
15	CLASSES ET HANDICAPS (AÉROLOGIE MOYENNE)	33

1 Généralités

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

2 Types de compétition

2.1. Championnat de France

- 2.1.1. Le championnat de France est l'occasion pour les meilleurs compétiteurs nationaux de se mesurer sportivement entre eux, et de désigner le champion de France.
- 2.1.2. Il est organisé chaque année dans les classes (définies par le § 7.7 du code sportif) club (catégorie générale et junior), standard, 15 mètres, 18 mètres et libre par les associations choisies par la FFVV après appel à candidatures.
- 2.1.3. Il comporte au moins 8 et au plus 14 jours d'épreuve possibles.
- 2.1.4. Peuvent participer à un championnat de France :
 - les pilotes sélectionnés suivant les règles de la FFVV (cf. la note 4.8) ;
 - les pilotes invités par la FFVV (président de la commission sportive).
- 2.1.5. Seuls les pilotes sélectionnés concourent pour le titre de champion de France.
- 2.1.6. Le titre de champion de France n'est décerné que si au moins 10 concurrents sélectionnés ont marqué au moins 1 point dans 4 épreuves.

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.
- 2.2.4. Peuvent participer à un championnat régional tous les pilotes de la région ou étrangers à celle-ci. Cependant, seuls les pilotes sélectionnables au championnat de France, suivant les règles de la FFVV, participent au classement de sélection.
- 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 8 jours d'épreuve possibles.
- 2.3.3. Peuvent participer à un concours sélectif tous les pilotes, français ou non. Cependant, seuls les pilotes sélectionnables au championnat de France, suivant les règles de la FFVV, participent au classement de sélection.
- 2.3.4. Un concours sélectif est validé quand 10 concurrents sélectionnables ont marqué au moins 1 pt à une épreuve.

2.4. Concours amical

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

3 Direction de la compétition

3.1. Directeur de la compétition

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

3.2. Représentant fédéral

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

3.3. Jury

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

4 Inscriptions

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

5 Conditions de participation

- 5.1. Le concurrent est censé connaître et accepter ce règlement. Par le fait même qu'il participe à la compétition, il s'engage à en accepter toutes les conséquences.
- 5.2. Le commandant de bord doit détenir une licence de pilote de planeur et une licence fédérale valides.
- 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.
- 5.5. Le concurrent doit respecter les conditions de navigabilité de son planeur fixées par les documents de certification, 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. Les envergures sont mesurées avec le bord de fuite rectiligne, à l'aide d'un système parfaitement étalonné.
- 5.7. A chaque vol, tout occupant d'un planeur en compétition doit utiliser un harnais et un parachute valides et en bon état.
- 5.8. Le planeur doit être muni d'un numéro de concours des deux côtés de la dérive, comportant des lettres ou des chiffres identifiables de loin et d'une hauteur supérieure à 30 cm.
- 5.9. Les instruments gyroscopiques ou autres, permettant le vol sans visibilité, sont interdits. L'organisateur peut, à son gré, inclure dans cette interdiction certains instruments ou certains types d'instruments, demander leur démontage ou les neutraliser.
- 5.10. L'utilisation en vol des téléphones portables, ou de tout autre moyen de communication autre que la radio VHF, est interdite.
- 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 m ; 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 mais dans une autre classe.

6 Masses maximales des planeurs

- 6.1. Les masses maximales au décollage et limitations suivantes sont à respecter :
 - a. en classe libre, 750 kg, sauf pour les biplaces motorisés qui dépassent 750 kg sans eau et sont autorisés à décoller à leur masse réelle mais avec les ballasts vides ;
 - b. en classe 18 m, 600 kg ;
 - c. en classe 15 m ou standard, 525 kg ;
 - d. en classe club, la masse à vide du planeur équipé (conforme aux limites données par le manuel d'exploitation de l'appareil) doit rester la même pendant la durée du championnat ;
 - e. en classe mondiale, 300 kg (pour information).
 - f. 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 Sécurité

- 7.1. Les manœuvres dangereuses pour les autres concurrents sont interdites.
- 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.
- 7.5. La spirale à gauche est obligatoire dans un rayon de 15 km du terrain ou des points de départ, ainsi que dans l'intégralité des secteurs de départ de toutes les classes. En dehors de ces zones, tout planeur en rejoignant un autre dans une ascendance doit spiraler dans le même sens que le planeur qui l'a précédé quelle que soit l'altitude qui les sépare.
- 7.6. Le vol de nuage est interdit.
- 7.7. La pénétration dans un espace aérien interdit ou soumis à contact radio préalable est interdite (sauf autorisation obtenue par l'organisateur pour tous les concurrents de la classe) et donne lieu aux pénalités précisées au § 12.8. L'organisateur précisera les zones concernées.
- 7.8. En cas de limitation d'altitude dans toute ou partie de la zone des vols pour des raisons d'espace aérien réglementé, l'organisateur définira l'altitude maximale, en référence QNH, à respecter pendant tout le vol en fonction de zones délimitées par des points aux coordonnées géographiques précises. L'altitude maximale sera choisie au moins à 100 m en dessous de façon qu'un dépassement involontaire et de faible amplitude de l'altitude fixée par l'organisateur ne conduise pas à une violation d'espace aérien. Tout dépassement est pénalisé suivant le barème indiqué au § 12.8.
- 7.9. En dehors des communications concernant la sécurité, les émetteurs radio ne sont utilisés que pour parler entre membres d'une même équipe (pilote(s) et dépanneurs) ou pour contacter les organisateurs.
- Outre les questions de sécurité, l'appel d'un organisme de contrôle aérien ne peut avoir pour objet que les consignes d'atterrissage sur un aérodrome, à moins que les organisateurs aient formulé d'autres exigences spécifiques.
 - Tout autre échange, entre concurrents ou avec le sol, sauf demande des organisateurs, est interdit.
 - Les communications utilisent les fréquences prescrites par les organisateurs.

*Dans le but de garder, autant que possible, au championnat son caractère de confrontation entre compétiteurs individuels, et pour éviter les alliances de circonstances peu conformes à l'éthique sportive, les organisateurs **pourront** demander que les équipes de plusieurs pilotes soient déclarées avant le début de la compétition (comme en chts d'Europe ou du monde).*

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

8 Contrôle des vols

- 8.1. Le contrôle se fait par logger (enregistreur des positions GPS et de l'altitude pression). Pour les motoplaneurs, les loggers doivent en outre enregistrer le fonctionnement du moteur.
- 8.2. Pour les championnats de France, le logger principal est obligatoirement d'un type homologué par l'IGC. Un enregistreur non homologué ou d'un autre type (enregistreur grand public ou calculateur de vol) peut être utilisé en secours à condition que le déchargement soit contrôlé par l'organisateur et que l'altitude soit enregistrée si le contrôle des altitudes est prévu. L'organisateur précisera les types de logger qu'il autorise et l'obligation éventuelle d'un marqueur d'événement. L'organisateur peut procéder à l'étalonnage en altitude des enregistreurs.
- 8.3. Hors championnat de France, un enregistreur homologué ou non, d'un type autorisé par l'organisation peut être utilisé en principal ou en secours. A titre transitoire, le contrôle photo peut être autorisé par l'organisateur, sous réserve de dispositions particulières pour le contrôle photo, de restrictions des types d'épreuve possibles ou d'adaptation de celles-ci (par exemple, zone de virage remplacée par de multiples points de virage).
- 8.4. Le logger déclaré comme principal doit être remis à l'organisateur au plus tard 45 min après l'arrivée sur le terrain (ou dès que possible en cas de vache) accompagné de la fiche d'épreuve remplie. Pour un enregistreur fixe, l'organisateur précisera les modalités de déchargement.
- 8.5. Le logger de secours (facultatif) doit être remis à l'organisateur dès que demandé en cas de défaillance de l'enregistreur principal. L'enregistreur de secours ne sera jamais pris en compte quand l'enregistreur principal a un fonctionnement nominal, même pour une réclamation.
- 8.6. Les points de virage, de départ et d'arrivée sont définis par leurs coordonnées géographiques. Dans la mesure du possible, ils correspondent à un point au sol précis et repérable de loin. Cependant en cas d'écart entre le point au sol et les coordonnées fournies par l'organisateur, ce sont celles-ci qui font foi.
- 8.7. Pour un championnat de France, et si possible pour les autres concours, l'organisateur fournira à l'avance la liste des points de virage et leurs coordonnées dans le format IGC. Cette liste sera communiquée à tous les concurrents sous forme de disquette ou publiée sur Internet avec un préavis suffisant pour permettre le chargement de ces points dans les calculateurs de vol avant le début du concours.
- 8.8. L'intervalle entre deux points d'enregistrement est au maximum de 10 s (30 s pour les enregistreurs non homologués). 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 un point GPS valide se trouve dans ce secteur ou si la ligne joignant deux plots valides consécutifs lui est sécante.
- 8.10. Si aucun point ne figure dans le secteur (de départ, de virage ou d'arrivée), mais qu'un point valide se trouve à moins de 500 m de sa limite, le départ, le virage ou l'arrivée est valable avec la pénalité fixée au §12.8
- 8.11. 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. Par contre, l'altitude de passage de la ligne sera vérifiée par rapport à l'indication de l'enregistreur après l'atterrissage. 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 points successifs.
- 8.14. Si les deux loggers tombent en panne et que l'enregistrement est interrompu pendant plus d'une minute, le planeur est considéré comme vaché, à moins qu'il puisse être démontré, de manière satisfaisante, que le planeur ne pouvait pas, pendant la durée de l'interruption, violer un espace aérien ou, dans le cas d'un motoplaneur, utiliser son moteur.
- 8.15. L'enregistreur sera coupé entre la fin d'un vol et tout redécollage, en particulier, avant un dépannage-air.
- 8.16. Les enregistrements de vol ne peuvent être utilisés par des tiers qu'avec l'accord de la FFVV.

9 Information des pilotes

- 9.1. Dès leur arrivée, les concurrents doivent se faire enregistrer et recevoir les compléments d'information nécessaires.
- 9.2. L'organisation doit tenir un briefing général avant la première épreuve, puis un briefing chaque matin au cours duquel toutes les indications sur la météo et l'épreuve du jour seront apportées. La présence aux briefings est obligatoire pour tous les concurrents. Seules les questions concernant tous les concurrents seront abordées au briefing.
- 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 de l'heure d'ouverture des départs (§ 11.4.3), l'épreuve ne peut plus être annulée.

10.1. CHOIX DES EPREUVES.

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

Ils doivent utiliser, au moins, deux types d'épreuve différents durant le championnat, aucun type ne pouvant être utilisé dans plus de 67% des jours d'épreuve.

Les épreuves retenues pour le championnat seront précisées dans les procédures locales.

Les types d'épreuve possibles sont les suivants :

- la **course sur circuit (imposé)**
- la **vitesse sur secteurs (imposés)** ;
- la **vitesse sur points (au choix)** ;
- la **distance sur secteurs (imposés)** ;
- la **distance sur points (au choix)**.

Les organisateurs devront indiquer, dans leurs procédures locales, quels types d'épreuves ont été retenus pour leur championnat de manière à faciliter leur organisation ainsi que la préparation des concurrents.

Ils n'oublieront pas que les concurrents ne souhaitent pas avoir à préparer trop de types différents mais seulement 2 ou 3 types d'épreuve au maximum.

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 pour les classes club et libre) sur deux distances différentes, obtiennent le même score.

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

10.2.2. Vitesse

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

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

*Tous les planeurs, rentrés avec une distance (corrigée, pour la classe club ou libre, du handicap) 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 la classe club ou libre, du 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 du handicap pour la classe club ou libre) par rapport à la plus grande distance réussie dans l'épreuve.

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

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

10.2.3. Distance

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

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

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.

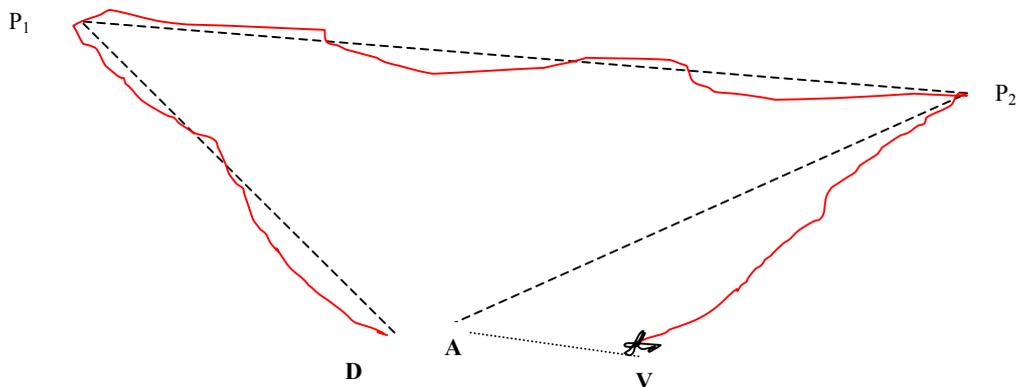
Les organisateurs peuvent décider d'une pénalité supplémentaire pour les planeurs vachés. Cette pénalité vise à encourager les pilotes à revenir au terrain, même après la fin du créneau, et devrait rendre très improbable qu'un pilote vaché prenne le meilleur sur un pilote revenu jusqu'au terrain.

Chaque fois que cela est possible, les classes se voient attribuer des épreuves dont les jalons ou 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 entre le dernier point de virage, ou point de contrôle, 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).

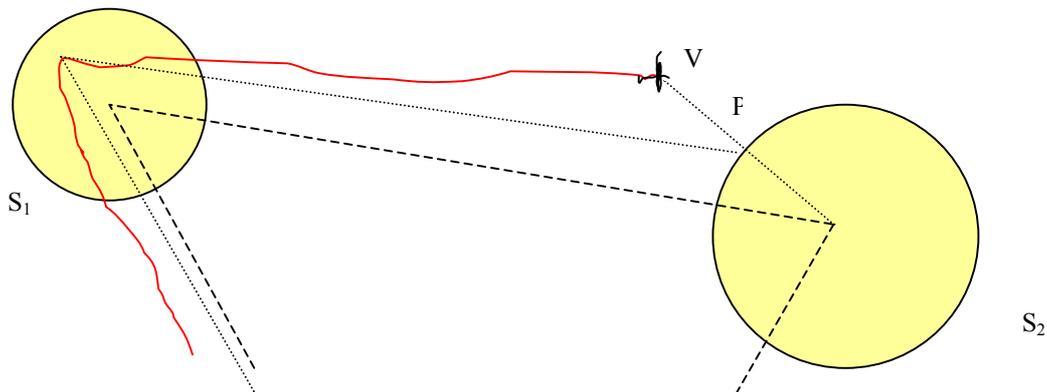
Les distances suivantes devraient faire partie des informations fournies aux pilotes sur l'épreuve :
la distance nominale mesurée sur les centres des secteurs imposés et
les distances minimale et maximale permises par l'épreuve.

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 :

- 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 ;
- 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 ;
- 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



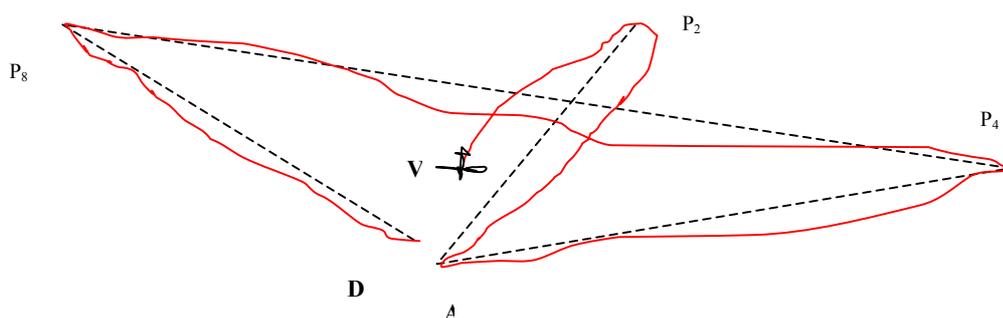
- dans tous les cas, la distance créditée est obtenue en prenant en compte, dans chaque secteur, le point valide de l'enregistrement du vol, donnant la plus grande distance créditée ;
- la vitesse créditée est le quotient de la distance créditée par le temps du parcours entre le départ et l'arrivée (qui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

10.3.3. Vitesse sur points (au choix)

Les organisateurs donnent une liste de points de virage et un créneau (durée minimale de l'épreuve).

Le pilote construit son circuit sur des points de virage proposés. Ces jalons devraient être suffisamment nombreux pour que des ajustements de la distance, en fonction de la vitesse réalisée et de la durée du créneau, soient possibles, en particulier, à la fin du vol, à proximité de l'arrivée.

- a. Le concurrent effectue son circuit, construit sur des jalons proposés, pour réaliser la meilleure vitesse possible (mais dans un temps supérieur au créneau), entre le départ et l'arrivée.
- b. Le concurrent peut faire un circuit avec au maximum 10 points de virage pris dans la liste. Les allers-retours sont interdits sauf pour deux dernières branches terminées à l'arrivée.
- c. Par ailleurs, les organisateurs peuvent :
 - imposer le même point de virage au départ et/ou à l'arrivée pour tous les concurrents, et/ou
 - déclarer certains points inutilisables comme premier et/ou dernier points de virage ; et/ou
 - demander aux concurrents de déclarer leur premier point de virage avant le décollage.
- 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 distance depuis le départ, via tous les points de virage effectivement passés, jusqu'à l'arrivée ou la vache ;
 - les organisateurs peuvent pénaliser le concurrent vaché en retranchant de sa distance créditée la moitié de la distance VA de la vache à l'arrivée ;
 - 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).

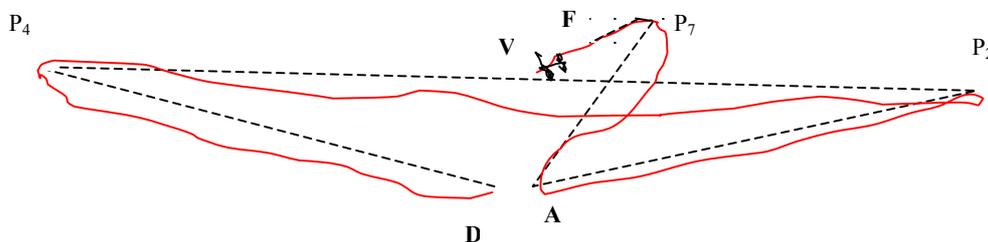


10.3.5. Distance sur points (au choix)

Les organisateurs donnent une liste de points de virage, un créneau (durée maximale de l'épreuve) et une altitude minimale de fin de créneau (QNH).

Le pilote construit son circuit sur des points de virage proposés. Ces jalons devraient être suffisamment nombreux pour que des ajustements de la distance, en fonction de la distance et de la durée du créneau, soient possibles, en particulier, à la fin du vol, à proximité de l'arrivée.

- a. Le concurrent effectue l'épreuve, en passant par certains des jalons proposés, pour réaliser la plus grande distance possible (dans le temps du créneau), en revenant vers l'arrivée.
- b. Le concurrent peut utiliser au maximum 10 points de virage pris dans la liste. Les allers-retours sont interdits sauf pour deux dernières branches terminées à l'arrivée.
- c. Par ailleurs, les organisateurs peuvent :
 - imposer le même point de virage après le départ et/ou avant l'arrivée pour tous les concurrents, et/ou
 - déclarer certains points inutilisables comme premier et/ou dernier point de virage, et/ou,
 - demander aux concurrents de déclarer leur premier point de virage avant le décollage.
- d. La fin de la distance créditée est la dernière position F valide de l'enregistrement, avant la fin du créneau, où le planeur est encore au dessus de l'altitude minimale de fin de créneau et à l'intérieur de l'enveloppe de l'épreuve (voir le § 11.6.3 pour les vaches virtuelles).
- e. Le score attribué à un concurrent dépend de la distance qui lui est créditée :
 - La distance créditée est la distance du point de départ D au point final F en passant par tous les points de virage survolés ;
 - Les organisateurs peuvent pénaliser le concurrent vaché (ou qui ne rentre pas après la fin du créneau) 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

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.

11.2.2. Limites du site des championnats

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

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

11.2.3. Période des remorquages

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

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

11.2.4. Arrêt des remorquages

- a. Les organisateurs peuvent suspendre les décollages pour des raisons de sécurité. Si l'arrêt est trop long pour laisser des chances égales aux concurrents, le directeur des championnats doit annuler l'épreuve.
- b. Les organisateurs peuvent retarder ou annuler l'ouverture de la ligne de départ pour des raisons sportives ou de sécurité. Une épreuve ne peut pas être annulée sauf dans le cas du § 11.2.4.a, ou si le temps se dégrade au point de rendre déraisonnable le lancement de l'épreuve.

11.3. PROCEDURES DE LANCEMENT

11.3.1. Nombre des lancements

Chaque planeur a droit trois lancements par jour.

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

11.3.2. Motoplaneurs

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

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

11.3.3. Zones de largage

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

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

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

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

11.4. DEPARTS

11.4.1. Définitions

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

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

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

11.4.2. Différents types de départ

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

- a. **Ligne de départ**

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

- b. **Cercle de départ**

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

- c. **Plot imposé**

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

- d. **Plot au choix**

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

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

11.4.3. Procédures de départ

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

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

11.4.4. Validité du départ

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

11.4.5. Marqueur

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

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

11.4.6. Nouveaux départs

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

11.4.7. Annonce de l'heure de départ

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

11.5. POINTS DE VIRAGE ET SECTEURS IMPOSES

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

11.5.2. **Le secteur imposé** a deux formes possibles :

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

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

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

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

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

11.6. VACHES

11.6.1. Enveloppe des épreuves

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

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

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

11.6.2. Vaches réelles

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

- a. Après une vache, le concurrent se conforme à la procédure décrite dans les procédures locales. Il informe les organisateurs immédiatement. La non observation de cette procédure peut être pénalisée.
- b. Les organisateurs aident, par tous les moyens, le concurrent et ses aides à préciser la position du planeur vaché.
- c. Le démarrage du moteur, sauf comme permis au § 11.3.2.b, ou une panne totale des loggers (voir le § 8.14) est considéré comme une vache réelle.

11.6.3. Vaches virtuelles

La position et l'heure de la vache virtuelle peut être n'importe quel point utilisable de l'enregistrement du vol précédant la fin du créneau (voir le § 10.3.4.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 écopera d'une pénalité de 5 minutes.

11.7.3. Procédures d'arrivée

- a. Le concurrent annonce son arrivée, sur la fréquence de la ligne, en donnant son numéro de concours et sa distance. L'accusé de réception se borne au numéro de concours. Les procédures locales détaillent la procédure.

Le temps de passage à l'arrivée est, quand cela est possible, noté et sera utilisé pour établir le classement préliminaire.

- b. Le contrôleur à la ligne doit répéter la force et la direction du vent, en signalant tout phénomène météorologique significatif sur le site.

- c. La ligne d'arrivée, ou le cercle d'arrivée, est fermée au coucher du soleil, ou quand tous les planeurs sont décomptés, ou quand il n'est plus possible de marquer des points de vitesse, ou encore, à l'heure annoncée au briefing. Les planeurs encore en épreuve au moment de la fermeture de la ligne seront considérés comme vachés à la dernière position valable de l'enregistrement avant la fermeture de la ligne.

11.8. ATERRISSAGE

- 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.
- 11.8.2. Les manœuvres dangereuses, à l'approche de la ligne ou après l'avoir franchie, sont sanctionnées. Le concurrent doit se poser immédiatement après avoir franchi la ligne.
- 11.8.3. L'atterrissage après l'heure « légale » du coucher du soleil est interdit : la non observation de cette règle sera sanctionnée.

11.9. DOCUMENTATION DE VOL

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

12 CLASSEMENTS ET PENALITES

12.1. TYPES DE CLASSEMENT

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

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

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

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

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

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

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

- c. **Classement à la place.** Le classement est exprimé en places, avec un maximum de 25 pour une épreuve.

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

12.2. REGLES COMMUNES

12.2.1. Jour d'épreuve

La journée est validée quand :

- a. tout concurrent a pu être lancé à temps pour effectuer l'épreuve du jour et,
- b. dans la classe, plus de 25% des concurrents mis en l'air ont effectué plus de 100 km (après correction du handicap pour les classes libre et standard).

12.2.2. Classement du jour

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

12.2.3. Concurrent rentré

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

12.2.4. Handicaps

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

- a. à la vitesse créditée au concurrent rentré d'une épreuve de course ou de vitesse, ou
- b. à la distance créditée du concurrent dans les autres cas

Le handicap n'est utilisé que pour les compétitions de classe club (et de classe libre). Quand ils sont utilisés, les handicaps sont pris dans la liste de l'AéC d'Allemagne ou dans toute autre liste agréée par l'IGC pour un championnat particulier. Par convention, les meilleurs planeurs ont un handicap plus élevé. La liste des concurrents, avec leur handicap, est publiée avant le début des championnats.

12.2.5. Pénalités

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

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

12.2.6. Classements généraux

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

12.3. PARAMETRES DE CALCUL

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

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

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

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

-- indique que le paramètre est inutilisé.

12.3.1. Paramètres de l'épreuve

	Course	Vitesse		Distance		
		SI	PC	SI	PC	
D_t	X	X	--	X	--	Distance nominale de l'épreuve (pour info.).
T_d	--	X	X	X	X	Durée du créneau donné au briefing (pour une 'course', T _d = 0).
D_m	X	X	X	X	X	<u>Distance corrigée</u> (du handicap) D _c de validation de l'épreuve = 100 km.
H₀	X	X	X	X	X	Handicap le plus élevé des concurrents de la classe.
D₀	X	X	X	X	X	Distance corrigée D _c la plus élevée de l'épreuve.
V₀	X	X	X	--	--	<u>Vitesse corrigée</u> (du handicap) V _c la plus élevée de l'épreuve.
T₀	X	X	X	--	--	Durée de l'épreuve du concurrent ayant réussi la meilleure V _c (= V ₀).
N₁	X	X	X	X	X	Nombre des concurrents crédités d'une distance D _c supérieure à D _m .
N₂	X	X	X	--	--	Nombre des concurrents rentrés avec une V _c supérieure à 2V ₀ /3.
N	X	X	X	X	X	Nombre des concurrents mis en l'air pour effectuer l'épreuve.
P_M	X	X	X	X	X	Maximum (possible) des points pour l'épreuve, (classement sur 1000 pts).
P_{dM}	X	X	X	X	X	Maximum (possible) des points de distance pour l'épreuve (classement sur 1000 pts).
P_{vM}	X	X	X	--	--	Maximum (possible) des points de vitesse pour l'épreuve (classement sur 1000 pts).
F	X	X	X	X	X	<u>Facteur journalier</u>
P_n	X	X	X	X	X	Dans le classement par place, nombre des places dotées de points.

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

12.3.2. Paramètres du concurrent

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

Note pour les « scoreurs » :

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

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

12.4. CLASSEMENT SUR 1000 POINTS

12.4.1. Epreuves de course sur circuit

a. Calcul des points de l'épreuve

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

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

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

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

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

b. Calcul des points du concurrent

Pour le concurrent rentré,

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

$P_d = P_{dM}$.

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

Pour le concurrent vaché,

$P_v = 0$.

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

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

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

12.4.2. Epreuves de vitesse

a. Calcul des points de l'épreuve

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

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

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

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

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

b. Calcul des points du concurrent

Pour le concurrent rentré,

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

$P_d = P_{dM}$.

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

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

Pour le concurrent vaché,

$$P_v = 0$$

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

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

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

12.4.3. Epreuves de distance

a. Calcul des points d'épreuve

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

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

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

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

12.5. CLASSEMENT AU KILOMETRAGE

12.5.1. Courses sur circuit

a. Pour le concurrent rentré,

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

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

b. Pour le concurrent vaché,

$$S = 2D_c/3.$$

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

12.5.2. Vitesse

a. Pour le concurrent rentré,

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

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

b. Pour le concurrent vaché,

$$S = 2D_c / 3$$

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

12.5.3. Distance

$$S = D_c.$$

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

12.6. CLASSEMENT A LA PLACE

- 12.6.1. Le concurrent est d'abord classé suivant l'un des deux systèmes précédents et reçoit ensuite les points qui correspondent à son classement du jour.
- 12.6.2. Le nombre maximum des points P_n , sera la plus petite des valeurs suivantes :
- 20 points ;
 - la moitié du nombre des pilotes mis en l'air pour l'épreuve du jour ;
 - le nombre des pilotes ayant dépassé la distance de validation D_m .
- 12.6.3. Le vainqueur du jour reçoit ($P_n + 5$) points, le deuxième $P_n + 2$, le troisième $P_n - 1$, le quatrième $P_n - 3$, et les suivants un point de moins par place jusqu'au P_n ième qui reçoit un point.
- 12.6.4. Les concurrents rentrés et classés après le P_n ième, reçoivent 1 pt.
- Les points distribués seront donc 25, 22, 19, puis 17, 16, jusqu'à 1 pour les 20 premiers de l'épreuve du jour, les autres concurrents recevant 1 point s'ils rentrent et 0 dans le cas contraire (cet exemple implique que 40 concurrents, au moins, ont été lancés et que 20 ont dépassé la distance de validation).
- 12.6.5. En cas d'ex aequo, chaque concurrent reçoit les mêmes points (comme s'ils étaient seuls à cette place), les autres scores étant inchangés.
- 12.6.6. Les pilotes qui n'ont pu être lancés, ou qui n'ont marqué aucun point au classement primaire, ou disqualifiés dans l'épreuve ne reçoivent aucun point pour le classement à la place.

12.7. PENALITES ET DISQUALIFICATION

- 12.7.1. Le directeur des championnats inflige une pénalité pour une transgression ou un manquement à un règlement ou à une procédure locale. La sévérité des pénalités varie du simple avertissement à la disqualification suivant l'importance des faits reprochés.
Les pénalités infligées par le directeur des championnats seront en accord avec les pénalités énumérées dans la liste des pénalités prévues du § 12.9.
- Dans le classement sur 1000 points, les pénalités s'appliquent directement.
 - Dans le classement au kilométrage, la pénalité s'applique avec l'équivalence de 1 km par 5 points du barème.
 - Dans le classement à la place, la pénalité s'applique sur le système classement primaire – 1000 pts ou kilométrage – avant l'attribution des places de l'épreuve.
- 12.7.2. Les infractions qui ne sont pas prévues dans la liste, peuvent être sanctionnées par le directeur du championnat à son idée, suivant les clauses du code sportif, § 5.2 des généralités.
- 12.7.3. Les pénalités apparaissent sur la feuille des résultats de l'épreuve concernée.
- 12.7.4. Si elle est donnée un jour où l'épreuve a du être annulée pour une des raisons prévues au §12.2.1, ou un jour sans épreuve, ou encore pendant la semaine d'entraînement, la pénalité est compté sur le total des points cumulés du concurrent.
- Cette règle vise à s'appliquer aux pénalités encourues pour raisons de discipline ou de sécurité et non à celles concernant les erreurs techniques.*
- 12.7.5. Le compétiteur disqualifié doit restituer sa licence sportive, conformément au § 5.3 des généralités du code sportif.

12.8. LISTE DES PENALITES PREVUES

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

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

Exemples :

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

13 CONTESTATIONS ET RECLAMATIONS

- 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 (2, 3, 4, ou les 5) retenus
- 14.4.4. Les 2 types de départ retenus
- 14.4.5. Liste des handicaps utilisés (le cas échéant)
- 14.4.6. Masse maximale admise par classe
- 14.4.7. Types de loggers admis (principal, secours) ; marqueur requis ou non
- 14.4.8. Equipements supplémentaires requis ou interdits (le cas échéant)
- 14.4.9. Enveloppe des épreuves ; liste et coordonnées des jalons utilisés (départ, virage arrivée)
- 14.4.10. Points ne pouvant être utilisés comme premier ou dernier point de virage (le cas échéant)
- 14.4.11. Point(s) de report utilisés (le cas échéant)
- 14.4.12. Types d'épreuves non standard ou divergences par rapport aux types d'épreuves standard (le cas échéant)
- 14.4.13. Montant des droits d'inscription, des remorqués et de la caution en cas de réclamation
- 14.4.14. Site Internet ou les informations sont disponibles avant et pendant le concours (le cas échéant)

14.5. Sécurité

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

14.6. Déroulement des épreuves

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

14.7. Toute divergence par rapport au présent règlement

14.8. Autres informations utiles

15 CLASSES ET HANDICAPS (aérologie moyenne)

15.1. Handicaps définis par le DAeC

Ces valeurs sont données à titre indicatif et ne sont valables que pour l'année 2005. Cette liste, pour être prise en compte, doit être mise à jour par l'intermédiaire du site Internet du DaeC.

Type de planeur ou de motoplaneur

	Index	Classe standard / club	
Classe libre		LS 4 ; LS 7 ; DG 300 ; LS 3 Std.; Glasflugel 304C ; Crystal	106
Eta	132	DG 300 à train fixe ; Pegase	104
Nimbus 4 ; ASW 22BL	128		
Nimbus 3/25,5m ; ASW 22B ; ASH 25/26m ou plus ; Nimbus 4D	126	Classe club	
Nimbus 3/24,5m ; Nimbus 3D ; ASW 22/24m ; AS22-2 ; ASH 25	124	Speed Astir ; PIK 20 D/E	106
Nimbus 3/22,9m ; ASW 22/22m ; LS 5	122	Diamant 16,5m ; Cirrus 18m ; Janus 18,2m ; DG 505 Orion 18m	104
ASW 17 ; Jantar 2/2b ; Nimbus 2b/c	116	Cobra 17m ; H 301	102
Jantar 19m ; Kestrel 19m	114	Cirrus ; Std.Cirrus 16m ; PhöbusC1 ; Elfe/17m ; ASW 19 ; DG 100 ; LS 1f ; Hornet ; Jantar std ; Astir std ; SZD 59 ;	
DuoDiscus ; D41 ; DG 500/505 22m ; Stemme S10 ; ASW 12 ; DG 1000/20m	110	DG 500/505 Trainer à train rentrant ; Marianne	100
Janus C à train rentrant ; DG 500/505 20m	108	ASW 15 ; Std. Cirrus ; Std. Libelle ; DG 500/505 Trainer à train fixe ; Twin III/20m ; ASW 19 club ; DG 100 club ; LS 1c/d	98
Janus C à train fixe ; Calif A 21 ; DG 1000/18m	106	Astir CS ; Astir CS77 ; Libelle Club ; Salto/15,5m ; Elfe S3/S4 ; G103 Twin III ; Mistral C ; Phöbus B	96
Janus 18,2m ; DG 505 Orion 18m	104	Twin Astir à train rentrant ; Astir CS Jeans ; Elfe à train fixe ; Phöbus A ; JP 15/36	94
Classe libre / 18m		ASK 21 ; G102 Club Astir ; ASK 23 ; Kiwi ; JP 15/34 ; Twin Astir Trainer à train fixe ; G103 Twin II	92
ASH 26 ; Ventus2/18m ; DG 800/18m ; LS 9 ; Lak 17/18m	120	SZD 51 Junior ; Zugvogel IIIb ; SF 27 B	90
DG 600/18m ; LS 6/17,5m ; LS 6/18m	118	SF27A ; Foka ; Zugvogel IIIa ; H101Salto	
Ventus17,6m ; DG 600/17m	116	PIK16 Vasama ; PilatusB4 à train rentrant ; Std.Austria SH ; ASK18 ; Br. 904 ; Edelweiss	88
Ventus16,6m ; LS 8/18m ; Lak 19/18m ; ASW 28-18	114	Ka 6 E ; Ka10 ; SB5a-c ; SZD30Pirat ; Std.Austria ; SF34 à train fixe ; Pilatus B4 à train fixe ; Zugvogel I,II,IV ; PIWI ; Br 901 ; Alliance ; Silène	86
ASW 20 16,6m ; Kestrel 17m	112	Ka6 ; SF26 ; H30 ; SZD 50 Puchacz ; IS 28 B2 ; Mésange ; Squalé	84
DG 200/17 ; LS 3/17 ; DG 400/17 ; Mosquito 17m	110	ASK 14 ; SZD 22.	82
Diamant18m	108	Kranich III ; Weihe 50 ; Condor IV	80
Classe 15m (planeurs en configuration 15m)		Ka 8 ; ASK 13 ; BergfalkeIII ; L-Spatz ; Blanik ; Fauconnet	78
Ventus2 ; ASW 27 ; DG 800 ; Lak 17	114	Ka 7 ; Ka 2 B ; Bergfalke II ; L13 Blanik ; SZD 45 A ; Dimona ; Minimoa ; Javelot ; Air 100	76
Ventus1 ; LS 6	112	Ka2 ; Spatz/13m ; AV 36 ; Kranich II ; Nord 2000	74
DG 600 ; ASW 20 ; Glasflugel 304	110	Rhönbussard	60
LS 3 ; DG 200 ; DG 400 ; MiniNimbus ; Mosquito	108	GrunauBaby ; Rhönlerche ; Emouche ; Nord 1300	54
Classe standard			
LS 8 ; Discus ; ASW 24 ; SZD 55 ; DG 303 ; Discus 2 ; Lak 19 ; ASW 28 ; Genesis	108		

15.2. Définition des classes de compétition

Les classes de compétition se conformeront aux définitions données par le § 7.7 du code sportif sauf pour la particularité, déjà signalée au § 6.1.d du présent règlement, concernant la masse maximale et le ballastage en classe club.

15.3. Handicap des motoplaneurs

Le handicap des planeurs à dispositif d'envol incorporé ou à turbo est basé sur celui du planeur pur du même type.

15.4. Planeurs munis de pennes (winglets)

Le handicap ne change pas si le planeur est équipé de pennes.

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'aérologie 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.