



## Règlement FFVL du Championnat de France de vol et ski 2019

### 1 - Paramètres généraux de l'épreuve

Nombre d'inscrits souhaitable : 70 à 80 pilotes en fonction des possibilités de l'organisateur et du site

Durée de l'épreuve : deux journées (un week-end).

Validité de l'épreuve : pour que le championnat soit validé, un minimum de deux manches devront être complétées.

Validité d'une manche : tous les pilotes inscrits doivent pouvoir avoir accompli leur essai dans la manche.

Nombre de manches possibles : l'organisation lancera le meilleur nombre de manches possible en tenant compte des facteurs suivants: le nombre de pilote inscrits, la météo, la logistique disponible, les contraintes liées à l'accès au débit du site ou aux conditions de mise en l'air.

### 2 – Organisation

- Un directeur d'épreuve (chef du jury, directeur des vols et de la sécurité).
- Un starter au décollage.
- Accès au décollage pour les pilotes par les moyens appropriés (classiquement remontée mécanique)
- Un ordinateur et une imprimante pour le calcul et l'impression des résultats, un panneau d'affichage.
- Un PC course couvert capable d'abriter les pilotes et l'organisation.
- La FFVL dépêche un délégué technique pour conseiller l'organisateur. Le délégué technique peut faire partie des concurrents.

### 3 – Pilotes

Ils doivent être titulaires du brevet de pilote, avoir une licence FFVL Compétiteur valide.

Les inscriptions se font par le biais des inscriptions en ligne FFVL.

En cas d'affluence dans les demandes de participation seront recrutés en priorité des pilotes qui auront participé à deux étapes de vol & ski de la saison d'hiver en cours et qui auront terminé dans la première moitié des classements.

La participation des meilleurs pilotes étrangers non licencié FFVL sera possible en open, environ dix places leur seront réservées.

### 4 – Épreuve.

#### 4.1 – manche

Une manche est constituée d'au moins cinq d'ateliers qui doivent être réalisés au sol ou en l'air le long d'une pente entre le décollage et l'atterrissage.

#### 4.2 – reconnaissance et vol à proximité du parcours

La reconnaissance des parcours en l'air et au sol est strictement encadrée par le directeur d'épreuve qui en définit les conditions et les annonce.

Le vol à proximité immédiate du parcours pendant les manches est interdit. Le vol hors manche est, lui aussi réglementé en fonction des préconisations locales (station de ski) et les participants devront s'y conformer strictement

#### **4.3 - Suspension ou arrêt d'une manche**

Le directeur d'épreuve peut suspendre le lancement si les conditions deviennent défavorables ou dangereuses.

#### **4.4 – Décollage**

En fonction du parcours, le DE définit un intervalle de décollage type qui sera mis en œuvre par le starter et qui doit être respecté par les pilotes. Le starter gère les décollages, les échecs de décollage et les informations reçues par radio sur les redécollages intermédiaires pour réguler les départs.

Les pilotes doivent se présenter au décollage dans l'ordre défini, skis aux pieds, sellette attachée et élévateurs reliés à l'aile.

#### **4.5 - Séparation des pilotes en l'air et redécollage intermédiaires**

Les pilotes doivent étager et gérer leur hauteur et distance par rapport aux autres concurrents pour voler en sécurité.

Des redécollages intermédiaires peuvent être prévus et leur modalités seront définies par le DE pour éventuellement permettre aux pilotes de continuer leur manche après avoir atterri sur certains ateliers. Ces redécollages seront coordonnés pour que le pilote se réinsère entre deux autres concurrents en sécurité. Un fois redécollé, le pilote devra aller directement à l'atelier suivant.

#### **4.6 - Contraintes de l'atterrissage et espaces de vols réglementés**

L'organisateur informera les pilotes des règles à respecter, en l'air et en approche en fonction des règles de l'espace aérien et des contraintes locales.

#### **4.7 – Ateliers, modalités de passage**

Un ou plusieurs atelier peut être supprimés par le DE, quelle qu'en soit la raison, s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'équité. Les points acquis par les pilotes ayant effectué cet(s) atelier(s) avant la(leur) suppression ne seront alors pas comptabilisés.

Si la voile s'affale pendant ou juste après le passage d'un atelier, le pilote doit s'écarter le plus rapidement possible pour ne pas gêner les pilotes suivants. Ses points sur l'atelier précédant le crash seront divisés par deux (définition d'un crash : arrêt complet de la voile et du skieur).

Si un piquet se couche ou si un élément de l'atelier est déplacé par le passage du pilote précédent, le contrôleur peut évaluer si le pilote suivant aurait pu réussir l'atelier ou non en l'absence du piquet et compenser son score en fonction.

Pour la sécurité, il est demandé de mettre des skis en croix devant l'atelier si un incident survient, afin que le pilote suivant soit informé visuellement et évite cet atelier.

#### **4.8 – Suspension d'un pilote**

Un pilote n'ayant pas le niveau technique ou ne pouvant pas pour une raison quelconque accomplir voler en sécurité pourra être écarté de la manche ou du championnat par le directeur d'épreuve.

### **5 – Performance**

#### **5.1 – score à un atelier**

Chaque atelier apporte un nombre de point variable selon un barème spécifique lié à sa difficulté. La réussite totale de l'atelier permet le score maximum, une réussite partielle, une partie des points, un échec complet =zéro point.

#### **5.2 – score à une manche**

Quel que soit le nombre d'ateliers prévus pendant une manche, la somme des points totaux sera mille. Ces mille points seront répartis par le directeur d'épreuve sur les différents éléments des ateliers en fonction de leur difficulté.

## 5.3 - Scores individuels finaux

Le score d'un pilote est calculé en faisant la somme de toutes les manches réalisées par ce concurrent.

## 6 – Podiums

- Un podium individuel féminin (de 3 pilotes) – la 1<sup>ère</sup> est déclarée championne de France de vol & ski.
- Un podium individuel masculin (de 3 pilotes) – le 1<sup>er</sup> est déclaré champion de France de vol & ski

Dans chacune de ces catégories, les pilotes étrangers non-licenciés participant à l'épreuve, s'ils terminent parmi les trois premiers du classement open (Licenciés FFVL + non licenciés) seront mis à l'honneur au titre de leur performance.

## 7 - Matériel autorisé ou requis

### 7.1 - Parapente et sellettes

Seuls les parapentes EN-certifiés sont autorisés à voler.

Les ailes doivent être utilisées dans la limite des capacités de vol normales et en fonction des préconisations éditées par leur fabricant en particulier liées aux fourchettes de charge.

Les concurrents utilisent la même aile sur l'ensemble de l'épreuve. Aucune modification ne peut être faite, la faisant sortir de son état d'homologation. La seule exception permettant d'agir sur l'aile est d'avoir à la réparer en cas de nécessité.

Si une aile subit des dommages importants, cela sera signalé à la direction d'épreuve et l'aile pourra éventuellement être réparée. Chaque remplacement d'une partie de l'aile doit être fait en respectant ses spécifications d'origine. Si la permission est donnée par le DE de changer d'aile alors le pilote devrait utiliser une aile de même modèle et de même marque, où dans la mesure du possible, une aile similaire.

Les sellettes doivent être homologuées LTF09

A tout moment la direction d'épreuve peut contrôler le matériel du pilote et si besoin pour une question de sécurité, l'immobiliser au sol. L'organisation peut sanctionner sportivement le pilote en cas de manquement. Les pilotes doivent collaborer avec les organisateurs pour le contrôle de leur matériel.

### 7.2 – Radio

Elle peut être rendue obligatoire par l'organisation sur une fréquence de sécurité définie.

L'utilisation de radio à des fins sportives ou tactique est interdite.

### 7.3 – Casques

Tous les pilotes doivent porter un casque certifié soit EN966 (HPG), EN1077-A et -B (sports de neige), ASTM 2040 (sports de neige) ou Snell RS-98, en tout temps pendant le vol.

### 7.4 – Parachute

Le parachute de secours n'est pas obligatoire

### 7.5 - Dispositif de trainée

L'utilisation de Drag-chute ou autre système de freinage aérien similaire interférant délibérément avec la finesse naturelle de l'aile n'est pas admise.

## 8 - Recours et réclamations

Si un pilote désire faire un recours, il doit être fait par écrit et être remis de préférence au directeur d'épreuve ou à défaut à l'un des juges dans les meilleurs délais.

Si la remise excède deux heures au-delà de la publication de résultats provisoires affichés physiquement ou sur Internet (selon le protocole annoncé sur l'épreuve) le DE peut refuser de prendre en compte un recours. Lorsqu'il s'agit de la dernière manche le délai de recours est limité à une heure

après la publication des résultats provisoires. Si les résultats sont affichés le soir plus de deux heures après le coucher du soleil alors le délai est calculé à partir du lendemain matin 8h. Les recours seront examinés dans les meilleurs délais par le DE qui peut selon les besoins rendre une réponse écrite ou orale.

Les réclamations suivent le même processus que les recours, les délais étant calculés en fonction du moment de réponse du DE au recours (la première demande étant obligatoirement un recours et pas une réclamation). Le DE répond aux réclamations obligatoirement par écrit. Les réclamations et leurs réponses peuvent librement être rendues publiques par le pilote requérant ou le DE. Tout dépôt de réclamation s'accompagne d'une caution de 50€ qui sera restituée en cas d'issue positive pour le pilote.

### **8.1 – Vidéo**

Les pilotes peuvent emporter des caméras et filmer leurs passages aux ateliers. Les enregistrements pourront être utilisés comme aide pour le traitement des recours et réclamations.