

# FSVL – Hike & Fly

## TABLE DES MATIÈRES

F

<b>1</b>	<b>Addendum au règlement sportif FSVL partie A: Généralités</b>	<b>2</b>
1.1	Ajout au paragraphe 3.1.2: Conditions générales de participation.....	2
1.2	Ajout au paragraphe 3.2.1: Conditions générales.....	3
<b>2</b>	<b>Règlement du CS de hike &amp; fly</b>	<b>3</b>
2.2	Disciplines.....	3
2.3	Évaluation des disciplines de compétition .....	4
2.4	Évaluation et classement général .....	5
2.5	Règles relatives au vol et à la marche .....	5
2.6	Pénalités.....	6

# 1 Addendum au règlement sportif FSVL partie A: Généralités

## 1.1 Ajout au paragraphe 3.1.2: Conditions générales de participation

### 1.1.1 Équipement minimum imposé

- L'ensemble de l'équipement de vol doit être homologué EN ou LTF.
- Parapente certifié EN 926-2 et 926-1, utilisé dans la plage de poids conforme aux spécifications du constructeur.
- Ailes d'au moins 16 m<sup>2</sup> à plat, pas de speedflyers, pas de charge alaire supérieure à 6 kg/m<sup>2</sup>.
- Sellette avec protecteur: EN 1651 / LTF 91/09
- Parachute de secours: utilisé dans la plage de poids conforme aux spécifications du constructeur.
- Casque: EN 966 (sports aériens), EN 1077 (sports d'hiver) 8/15
- Système de live-tracking conforme aux spécifications de l'organisateur.
- Instrument de secours (back-up) capable d'enregistrer et de sauvegarder les déplacements au format IGC.
- Téléphone chargé fonctionnant sur le réseau suisse. Le pilote est lui-même responsable d'une alimentation électrique suffisante pour toute la durée de la compétition.

Tout pilote doit avoir avec lui l'équipement minimum imposé tout au long de la compétition et n'a pas le droit d'en changer. En cas de défaut du matériel, une demande de changement de matériel peut être adressée à la direction de la course.

### 1.1.2 Matériel complémentaire recommandé:

- Réflecteur RECCO
- Émetteur satellite d'urgence de type SPOT ou InReach
- Vêtements fonctionnels et adaptés à la météo (lunettes de soleil, protection solaire, protection contre la pluie)
- Petite trousse de secours
- Bâtons de randonnée
- Provisions à emporter

### 1.1.3 L'équipement minimum sera contrôlé au moment de l'inscription. L'organisateur peut procéder à des contrôles aléatoires au cours de la compétition.

### 1.1.4 En cas d'absence d'un élément de l'équipement lors du contrôle à l'inscription, cet élément pourra être corrigé ou présenté avant le début de la compétition. En cas d'absence d'un élément de l'équipement en cours de compétition, le pilote sera classé au dernier rang du classement de la journée en question.

## 1.2 Ajout au paragraphe 3.2.1: Conditions générales

Le pilote assume la responsabilité de tous les dégâts causés en tous lieux. L'organisateur décline toute responsabilité. En cas de manquement, l'organisateur a le droit de sanctionner l'athlète fautif.

## 2 Règlement du CS de hike & fly

- 2.1.1 L'organisateur élabore un concept d'urgence et nomme un responsable de la sécurité.
- 2.1.2 Le CS de hike & fly est organisé comme événement stationnaire.
- 2.1.3 CS de hike & fly: l'inscription et l'encaissement sont pris en charge par la FSVL. La taxe d'inscription au CS de hike & fly est fixée par l'organisateur en accord avec la FSVL.
- 2.1.4 Le CS de hike & fly est fixé pour une durée d'au moins trois jours.
- 2.1.5 D'une manière générale, le CS de hike and fly a lieu quelles que soient les conditions météo. L'organisateur peut annuler la compétition au plus tard 24 h avant le début ladite compétition si les prévisions météo s'avèrent extrêmement défavorables pour plusieurs journées consécutives.
- 2.1.6 Au cours d'une compétition de hike & fly, les déplacements se font exclusivement en vol (avec un parapente) ou à pied. Tout autre moyen de locomotion est interdit.
- 2.1.7 Le CS de hike & fly est une compétition individuelle sans aucune assistance.
- 2.1.8 Équipe de planification (tasksetting)  
L'équipe en charge du tasksetting se compose du directeur de course et de deux à trois représentants des athlètes. Elle est formée au plus tard un jour avant le début de la compétition.
- 2.1.9 Jury  
CS de hike & fly: le jury de la compétition se compose du directeur de course, d'un représentant de la FSVL et d'un représentant des athlètes. Ce dernier est choisi lors du briefing de la compétition.

## 2.2 Disciplines

- 2.2.1 L'organisateur a le choix entre trois disciplines différentes pour une compétition:
  - Race to goal
  - Score race
  - Out and return
- 2.2.2 L'organisateur définit le type de discipline à disputer. Elle est communiquée aux athlètes au plus tard lors du briefing.
- 2.2.3 Les balises sont publiées sur le site Web de l'organisateur au plus tard 10 jours avant le début de la compétition et téléchargeables aux formats .wpt | .gpx | .kml.
- 2.2.4 Race to goal: un parcours est défini entre plusieurs balises en fonction des conditions météo. Le pilote doit effectuer ce parcours dans l'ordre prédéfini des

balises. Chaque balise doit être passée correctement. L'organisateur indique l'heure d'arrivée (dernier délai) lors du briefing.

- 2.2.5 Score Race: chaque point de contournement indiqué sur la carte des balises compte pour un point. Les pilotes doivent marquer le plus de points possibles en un temps donné, puis rallier l'arrivée dans le délai imparti. L'organisateur indique l'heure d'arrivée (dernier délai) lors du briefing.
- 2.2.6 Out and Return: dans un temps prédéfini par l'organisateur, les athlètes doivent parcourir la plus grande distance possible depuis le point de départ, puis revenir à ce point de départ. L'organisateur indique l'heure d'arrivée (dernier délai) lors du briefing.
- 2.2.7 Tasksetting: par le biais d'un tasksetting favorable et d'un rayon optimisé des points de contournement, l'organisateur prévient les situations potentiellement dangereuses pour les athlètes.
- 2.2.8 Arrivée: l'organisateur se charge de définir une ligne d'arrivée. Dans le but de réduire les risques, il est cependant recommandé de définir une «end of speed section» comme ligne d'arrivée.
- 2.2.9 L'organisateur a la possibilité de définir des tâches supplémentaires dans les Local Regulations et de les intégrer dans l'évaluation. Elles ne doivent cependant pas se trouver en contradiction avec les trois formes principales (Race to goal, Score to race, Out and return).

## **2.3 Évaluation des disciplines de compétition**

- 2.3.1 Race to goal: le pilote le mieux classé est celui qui passe toutes les balises dans l'ordre donné et qui établit le meilleur temps. Un pilote qui n'atteint pas l'arrivée dans le délai imparti est classé derrière tous les autres pilotes qui ont atteint l'arrivée dans le délai imparti et passé toutes les balises dans l'ordre donné. Est alors évaluée la distance manquante (mesurée sur la base du centre des balises non atteintes jusqu'à l'arrivée). Pour le classement, les distances sont prises en compte dans l'ordre croissant.
- 2.3.2 Score race: chaque balise compte 1 point et n'est comptée qu'une seule fois. Sont pris en compte le nombre de balises passées correctement et l'heure d'arrivée. Lorsqu'un athlète n'atteint pas l'arrivée dans le délai imparti, il est moins bien classé que tous les athlètes qui ont atteint l'arrivée dans le délai imparti.
- 2.3.3 Out and return: est prise en compte la position la plus éloignée d'un athlète par rapport au point de départ. Un athlète qui n'atteint pas l'arrivée dans le délai imparti est moins bien classé que tous les athlètes qui ont atteint l'arrivée dans le délai

imparti. Est alors évaluée la distance manquante jusqu'à l'arrivée. Pour le classement, les distances sont prises en compte dans l'ordre croissant.

2.3.4 L'heure d'arrivée est communiquée le matin au cours du briefing.

## **2.4 Évaluation et classement général**

2.4.1 La FSVL a la charge de l'évaluation (enregistrement des tracés et live-tracking inclus).

2.4.2 Chaque pilote est chargé d'emporter avec lui un GPS supplémentaire pour enregistrer son parcours, au sol comme dans les airs, au format IGC, que l'organisateur pourra évaluer en cas d'urgence ou de réclamation. En cas de litige, c'est toujours à l'athlète d'apporter la preuve de son allégation.

2.4.3 L'absence de tout ou partie du tracé peut entraîner des sanctions allant de la pénalité à la disqualification.

2.4.4 Le classement général du Championnat de Suisse de hike & fly est établi comme suit:

- Un classement de la manche et un classement général sont établis dans chaque catégorie.

- Pour chaque classement d'une manche, 1 point est accordé par place au classement sur la base d'une attribution linéaire des points selon  $f(x) = -1x$ .

- Le premier au classement obtient le nombre de points maximum, qui correspond au nombre total de participants inscrits à la compétition.

- Tous les points obtenus à chaque manche de la compétition par chaque participant sont additionnés. Aucun résultat n'est biffable.

- Pour établir le classement général, les sommes de tous les points obtenus par tous les participants sont classées dans l'ordre décroissant; le pilote qui a marqué le plus de points l'emporte

- En cas d'égalité au classement, le pilote le mieux classé au cours de la dernière manche l'emporte.

2.4.5 Pour les compétitions de plusieurs jours, les classements journaliers sont additionnés selon un système simple à comprendre, afin d'établir le classement final. Pour les compétitions ayant le même format de compétition sur tous les jours de compétition, il est également possible d'additionner les temps et/ou, à défaut, les points de score.

2.4.6 Les manches interrompues ne sont pas prises en compte.

## **2.5 Règles relatives au vol et à la marche**

2.5.1 Chaque athlète assume seul la responsabilité de ses décisions quant au choix de ses parcours, de ses terrains de décollage et de décoller ou non. En l'occurrence, l'analyse du terrain, des prévisions météo et de l'évolution de la météo doivent toujours jouer un rôle essentiel. L'organisateur rejette expressément toute responsabilité.

Lorsqu'un athlète vole dans des conditions dangereuses ou interdites, sous la pluie

ou par manque de visibilité, par exemple, il peut être sanctionné par le jury de la compétition.

- 2.5.2 Les athlètes évoluent sur les routes et les chemins officiels, ils évitent les propriétés privées.
- 2.5.3 Les règles générales relatives à l'espace aérien suisse, aux districts francs fédéraux, aux zones de tranquillité actives et aux directives de l'OSAC s'appliquent, tout comme les accords locaux passés avec les autorités. Dans les régions frontalières, les règles de l'espace aérien et de protection du pays en question prévalent.
- 2.5.4 Au cours du briefing de la première journée de compétition, l'organisateur informe les pilotes de manière détaillée au sujet des règles locales et générales qui s'appliquent dans la région. L'organisateur doit alors aussi mentionner les autres zones de protection (directives OSAC et accords locaux, p. ex.).
- 2.5.5 Toute infraction aux règles relatives à l'espace aérien et/ou aux zones interdites au sol entraîne une pénalité (cf. point 2.6). Les limites de l'espace aérien et des zones de protection doivent être respectées, aucune tolérance ne s'applique.
- 2.5.6 En cas de conditions météo dangereuses, l'organisateur peut décréter une interdiction de vol pour une partie ou l'ensemble de la journée. Une telle interdiction peut être communiquée lors du briefing ou au cours d'une manche.
- 2.5.7 Dès qu'il a atterri, l'athlète doit immédiatement replier son aile. Un parapente laissé au sol, non ramassé ou non replié, signifie: j'ai besoin d'aide. Les coûts liés à une action de sauvetage à cause d'un comportement inadapté sont entièrement à la charge du pilote.
- 2.5.8 Signaux de détresse internationaux: les pilotes doivent impérativement utiliser les signaux de détresse internationaux.

## **2.6 Pénalités**

- 2.6.1 En cas d'infractions aux règles dans le domaine de l'espace aérien et/ou de zones interdites au sol, le jury de la compétition peut décider de sanctionner un pilote. Aucune tolérance n'est appliquée en ce qui concerne les limites de l'espace aérien et des zones de protection.
- 2.6.2 Après concertation interne, le jury de la compétition a le droit d'adapter la sanction en fonction du degré de gravité et des intentions fondées du pilote.
- 2.6.3 Un pilote peut se voir sanctionné d'une pénalité de temps, de l'annulation de son résultat du jour ou d'une exclusion de la compétition. Le jury de la compétition est compétent en ce qui concerne la gravité de la sanction.