

REGLES SPORTIVES



SECTION I - DETAILS DE LA MANIFESTATION.....	1
I.1 TITRE	1
I.2 CONTROLE (S1 An 3.2)	1
I.3 ORGANISATION.....	1
I.4 CORRESPONDANCE.....	1
I.5 RESPONSABLES	1
I.6 SITE.....	1
I.7 DATE.....	1
I.8 CAUTION (S1 An3 8.3).....	1
I.9 LANGUE (SG4.9.5 part).....	1
I.10 ACCESSION (SG 4.6.1 part)	2
I.11 CLOTURE DES INSCRIPTIONS	2
I.12 RISQUES	2
I.13 ASSURANCES.....	2
SECTION II - DETAILS DE LA COMPETITION	1
II.1 AIRE DE LA COMPETITION (7.1)	1
II.2 HORS LIMITES (7.2).....	1
II.3 LISTE DES ZONES INTERDITES (Z.I.) (7.3).....	1
II.4 TERRAIN(S) d'ENVOL COMMUN(S) (9.1.1).....	2
II.5 POINT(S) de DECOLLAGE COMMUN(S) (9.1.2)	2
II.6 AUTORISATION DU PROPRIETAIRE (9.2.2).....	2
II.7 BETAIL ET RECOLTES (10.6)	2
II.8 CONDUITE ROUTIERE (10.11)	2
II.9 REGLES DE L'AIR (10.14).....	2
II.10 PROCEDURES DE RAPPEL (10.15)	2
II.11 BUTS (12.1)	2
II.12 BUTS CHOISIS PAR LE CONCURRENT (12.2).....	3
II.13 EMBLEMES DU TABLEAU OFFICIEL (5.10)	3
II.14 HEURES DE PUBLICATION (5.3).....	3
II.15 PUBLICATIONS : DERNIER JOUR DE VOL (5.6.3)	3
II.16 EQUIPAGE EN VOL (2.2.2).....	3
II.17 DETAILS POUR L'UTILISATION DES GPS LOGGERS (6)	3
II.18 DETAIL DES LIMITES HORAIRES (période de repos) (5.6)	4
II.19 VOLUME BALLON (3.3)	4
II.20 MARQUE ESTIMEE (12.15.2)	4
II.21 ALTITUDE (14.6.4).....	5
II.22 METHODE DE CALCUL DE RESULTAT 2D/3D (compétitions avec résultats GPS)(12.22.2).....	5
II.23 STRUCTURE DE LA COMPETITION (6.1)	5
II.24 COORDONNEES SUR LES CARTES (7.8)	5

SECTION III - REGLES SPORTIVES	1
CHAPITRE 1 - OBJET DE LA COMPETITION	1
1.1 OBJET (S1 5.2).....	1
1.2 DEFINITION DU CHAMPION (S1 5.8).....	1
1.4 DOCUMENTS.....	1
CHAPITRE 2 - CONDITIONS D'ADMISSION	2
2.1 CONCURRENT (SG 4.5.2 part,S1 5.5.5).....	2
2.2 DROITS DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS (SG 4.7.1 S1 5.1.1).....	2
2.3 QUALIFICATION (S1 5.6.4.1).....	2
2.4 LICENCE SPORTIVE (SG 3.1.2).....	2
2.5 ENGAGEMENT.....	2
2.6 NOTIFICATION D'ENGAGEMENT.....	2
2.7 ACCEPTATION DU CODE SPORTIF & DES REGLES (SG 4.11.1).....	3
2.8 ACTION CONTRE L'ORGANISATEUR.....	3
2.9 RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES TIERS.....	3
2.10 SECURITE.....	3
2.11 RESPONSABILITE (S1 An3.3).....	3
2.12 ATTITUDE (S1 An3.4).....	3
CHAPITRE 3 - QUALIFICATION DES BALLONS	4
3.1 DEFINITION D'UNE MONTGOLFIERE (S1 2.1.1.2).....	4
3.2 AUTONOMIE EN CARBURANT.....	4
3.3 DESIGNATION DE LA MONTGOLFIERE.....	4
3.4 NAVIGABILITE (S1 5.5.3).....	4
3.5 DOMMAGES.....	4
3.6 PILOTAGE AUTOMATIQUE (S1 5.9.2).....	4
3.7 ALTIMETRE.....	4
3.8 DOSSARDS DE COMPETITION.....	4
3.9 NACELLE.....	5
3.10 RECUPERATION.....	5
CHAPITRE 4 - OFFICIELS	6
4.1 DIRECTEUR DE LA MANIFESTATION (SG 5.5.1).....	6
4.2 COMMISSAIRES (stewards) (SG 5.5.2).....	6
4.3 JURY (SG 5.4.1.1, 5.4.2.4, S1 5.10 part).....	6
4.4 RESPONSABLE DE LA SECURITE (S1 5.11).....	6
CHAPITRE 5 - PLAINTES ET RECLAMATIONS	7
5.1 EXPLICATION VERBALE (SG 6.1.3, S1 An3 7.1).....	7
5.2 PLAINTES (SG 6.1.1, S1 An3 7).....	7
5.3 REPONSES AUX PLAINTES (S1 An3 7.7).....	7
5.4 PUBLICATION (S1 An3 7.7).....	7
5.5 RECLAMATION (S1 An3 8).....	7
5.6 DELAIS (S1 An 3 7).....	7
5.6.1 DELAIS DE PLAINTES.....	7
5.6.2 DELAIS DE RECLAMATION.....	8
5.6.3 DELAIS REDUITS DE PLAINTES ET RECLAMATIONS (S1 An3 7.6, 8.6 part).....	8
5.7 TRAITEMENT DES RECLAMATIONS (SG 6.4).....	8
5.8 REMBOURSEMENT DE CAUTION (SG 6.3.3, 6.3.4).....	8
5.9 APPROBATION DES RESULTATS PAR LE JURY ET REMISE DES PRIX (SG 5.4.2.7.2 S1 An3.9).....	8
5.10 TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION.....	9

CHAPITRE 6 - OBSERVATEURS ET GPS.....	10
6.1 STRUCTURE DE LA COMPETITION	10
6.2 OBSERVATEURS.....	10
6.3 AFFECTATION	10
6.4 AIDE DANS LA COMPETITION	10
6.5 DEMANDE DE TMOIGNAGE.....	10
6.6 OBSERVATEURS DURANT LA RECUPERATION	10
6.7 PHOTOGRAPHIES.....	10
6.8 RAPPORT DE L'OBSERVATEUR.....	11
6.9 LOGGER GPS	11
6.10 MANIPULATION	11
6.11 FEUILLE DE RAPPORT DE VOL (FRF) (dans les compétitions sans observateurs).....	11
6.12 RESPONSABILITE	11
6.13 PANNE DU LOGGER GPS.....	11
CHAPITRE 7 - CARTES	12
7.1 AIRE DE COMPETITION.....	12
7.2 HORS-LIMITES.....	12
7.3 ZONES INTERDITES (Z.I.).....	12
7.4 ZONES INTERDITES ACTIVES.....	12
7.5 PENETRATION DANS UNE ZONE INTERDITE.....	12
7.6 CARTES.....	12
7.7 ROTONDITE DE LA TERRE	12
7.8 COORDONNEES UTM.....	13
7.9 REFERENCE POUR LES DIRECTIONS	13
CHAPITRE 8 - PROGRAMME & BRIEFINGS	14
8.1 PROGRAMME DES EPREUVES	14
8.2 VALIDITE D'UNE EPREUVE (S1 5.9.1)	14
8.3 CHOIX DES EPREUVES.....	14
8.4 EPREUVES MULTIPLES.....	14
8.5 MODIFICATIONS DES REGLES (SG 4.9.1 part).....	14
8.6 BRIEFING GENERAL (S1 An3 6).....	15
8.7 BRIEFING D'EPREUVE.....	15
8.8 DONNEES D'EPREUVE	15
8.9 BRIEFING COMPLEMENTAIRE	15
8.10 ENGAGEMENT DANS L'EPREUVE.....	16
8.11 ENGAGEMENT TARDIF.....	16
8.12 HEURE OFFICIELLE	16
CHAPITRE 9 - PROCEDURES D'ENVOL.....	17
9.1 TERRAIN(S) D'ENVOL COMMUN	17
9.2 TERRAINS DE DECOLLAGE INDIVIDUEL.....	17
9.3 PROCEDURES DE DECOLLAGE.....	17
9.4 VEHICULES.....	17
9.5 REMPLISSAGE A L'AIR FROID	17
9.6 POINT DE SIGNALISATION.....	18
9.7 SIGNAUX DE LANCEMENT.....	18
9.8 SONORISATION PUBLIQUE	18
9.9 PERIODE DE DECOLLAGE	18
9.10 OBSTRUCTION	18
9.11 TEMPS NECESSAIRE ET SUFFISANT	18
9.12 DELAI SUPPLEMENTAIRE	18
9.13 ORDRE DES DEPARTS.....	18
9.14 LANCEURS.....	18
9.15 DÉCOLLAGE AVEC RECOURS AUX LANCEURS OBLIGATOIRE.....	19
9.16 DECOLLAGE AVEC RECOURS FACULTATIF AUX LANCEURS	19
9.17 PERTE DE CONTROLE	19
9.18 DECOLLAGE (S1 3.2, 3.3)	20
9.19 DECOLLAGE VALIDE	20
9.20 DECOLLAGE MANQUE	20
9.21 DEGAGEMENT DU TERRAIN D'ENVOL.....	20

CHAPITRE 10 - REGLES DE VOL.....	21
10.1 COLLISION EN VOL.....	21
10.2 PILOTAGE DANGEREUX.....	21
10.3 DEGAGEMENT DES ABORDS DE LA CIBLE OU DU BUT.....	21
10.4 CHUTE D'OBJETS.....	21
10.5 COMPORTEMENT A L'EGARD DES TIERS.....	21
10.6 BETAIL ET RECOLTES.....	21
10.7 PROPRIETAIRE.....	21
10.8 COLLISION.....	21
10.9 PERSONNES EMBARQUEES.....	21
10.10 EQUIPE AU SOL.....	22
10.11 CONDUITE DES VEHICULES.....	22
10.12 DEBARQUEMENT.....	22
10.13 ASSISTANCE.....	22
10.14 REGLEMENTATION AERIENNE.....	22
10.15 PROCEDURE DE RAPPEL.....	22
CHAPITRE 11 - ATERRISSAGES.....	23
11.1 ATERRISSAGES.....	23
11.2 ATERRISSAGE LIBRE.....	23
11.3 ATERRISSAGE DE COMPETITION.....	23
11.4 CONTACT AVEC LE SOL 1.....	23
11.5 CONTACT AVEC LE SOL 2 (près d'un but).....	23
11.6 AUTORISATION DE RECUPERATION.....	23
CHAPITRE 12 - BUTS & MARQUEURS.....	24
12.1 BUT.....	24
12.2 BUT CHOISI PAR LE CONCURRENT.....	24
12.3 DECLARATION PAR LE CONCURRENT.....	24
12.4 (NON UTILISE).....	25
12.5 CIBLE.....	25
12.6 MARQUEUR.....	25
12.7 (NON UTILISEE).....	25
12.8 LARGAGE DU MARQUEUR.....	25
12.9 LARGAGE DU MARQUEUR PAR GRAVITE.....	25
12.10 LARGAGE LIBRE DU MARQUEUR.....	25
12.11 MARQUE.....	25
12.12 (NON UTILISEE).....	26
12.13 DEPLACEMENT D'UN MARQUEUR.....	26
12.14 PERIODE DE RECHERCHE.....	26
12.15 MARQUEUR PERDU (compétitions avec résultats GPS).....	26
12.16 MARQUEUR PERDU (dans les compétitions avec observateurs et sans résultats GPS).....	26
12.17 PERIODE DE MARQUAGE.....	26
12.18 AIRE DE MARQUAGE.....	26
12.19 ESPACE DE MARQUAGE.....	27
12.20 AIRE DE MESURE DU MARQUEUR (MMA).....	27
12.21 MARQUE VALIDE.....	27
12.22 POINT DE TRAJECTOIRE.....	27
12.23 POINT DE TRAJECTOIRE VALIDE.....	27
12.24 OFFICIELS SUR CIBLE.....	27
CHAPITRE 13 - PENALITES.....	28
13.1 INFRACTIONS SERIEUSES, COMPORTEMENT SPORTIF (S1 An5.3).....	28
13.2 PENALITES NON SPECIFIEES.....	28
13.3 PENALITES EN DISTANCE.....	28
13.4 POINTS DE PENALITE.....	28
13.5 PREUVE D'INFRACTION AUX REGLES (S1 An3 8.9).....	29

CHAPITRE 14 - RESULTATS	30
14.1 RESULTAT.....	30
14.2 SCORE.....	30
14.3 PUBLICATION DES SCORES (S1 5.9.4 part)	30
14.4 ORDRE DE CLASSEMENT	31
14.5 CALCUL DES POINTS	31
14.6 PRECISION.....	32
14.7 MESURES (pour les compétitions sans détermination de résultat par GPS)	32
14.8 SCORES TOTAUX	32
CHAPITRE 15 - LES EPREUVES	33
15.1 BUT DECLARE PAR LE PILOTE (PDG)	33
15.2 BUT DECLARE PAR L'ORGANISATEUR (JDG)	33
15.3 VALSE-HESITATION (HWZ)	33
15.4 RETOUR AU BERCAIL (FIN)	33
15.5 LE BON CHOIX (FON).....	34
15.6 CHASSE AU RENARD (HNH).....	34
15.7 WATERSHIP DOWN (renard décalé) (WSD).....	35
15.8 GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)	35
15.9 RENDEZ-VOUS A L'HEURE (CRT)	35
15.10 COURSE DE VITESSE (RTA).....	36
15.11 COUDE (ELB).....	36
15.12 TRIANGLE (LRN).....	36
15.13 PLUS COURTE DISTANCE (MDT)	37
15.14 PLUS COURTE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (SFL).....	37
15.15 PLUS COURTE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (MDD).....	37
15.16 PLUS GRANDE DISTANCE DANS UN TEMPS donné (XDT).....	38
15.17 PLUS GRANDE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (XDI)	38
15.18 PLUS GRANDE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (XDD)	38
15.19 ANGLE (ANG).....	38
15.20 EPREUVE 3D (3DT) (pour compétitions avec détermination de résultat par GPS).....	39
ANNEXE 1 – LISTE DES ABBREVIATIONS	40

MAJUSCULES	EXTRAITS DU CODE SPORTIF DE LA F.A.I., SECTION GENERALE & SECTION 1 (SG ET S1).
<i>italiques</i>	<i>variantes ou précisions du règlement français par rapport aux MER's 2016.</i>
<u>souligné</u>	modifications ou nouveautés du règlement AXMER 2016

Documents associés (dernière version):

GS	Sporting Code, General Section
S1	Sporting Code, Section 1
SOH	Safety Officer Handbook (Guide de l'Officier de Sécurité)
COH	Competition Operation Handbook (Guide des Opérations de Compétition)

Note : Les recommandations pour les développeurs de logiciels et les scoreurs sont fournies dans le COH.
Par ailleurs, le guide des pénalités dans le COH fournit les formules de calcul des pénalités pour pénétration dans les zones interdites.

SECTION I - DETAILS DE LA MANIFESTATION

I.1 TITRE

43^{ème} Championnat de France de Montgolfières 2017

I.2 CONTROLE (S1 An 3.2)

LA MANIFESTATION est le championnat national français.

I.3 ORGANISATION

La compétition est organisée par la commission sportive de la FFA.

I.4 CORRESPONDANCE

Les inscriptions et courriers officiels de la compétition sont à adresser à :

FFA
Sylvine Beauvivre
6, rue Galilée - 75116 PARIS
France

I.5 RESPONSABLES

Directeur des vols :	Jean-Alain Martin	(FRA)
Directeur délégué :	Servane Dejour	(FRA)
Responsable de la sécurité :	Etienne de Montgolfier	(FRA)
Président du Jury :	Martine Besnainou	(FRA)

I.6 SITE

Le championnat aura lieu à Saint Sylvestre-sur-Lot et dans les environs de la ville.

I.7 DATE

Le championnat se tiendra du 11 au 16 août 2017. La première épreuve de compétition aura lieu le 12 août au matin. La dernière épreuve de compétition aura lieu le 16 août au matin.

I.8 CAUTION (S1 An3 8.3)

LA CAUTION ACCOMPAGNANT UNE RECLAMATION DOIT ETRE DE 100 EUROS.

I.9 LANGUE (SG 4.9.5 part)

I.9.1 LES LANGUES OFFICIELLES DE LA COMPETITION SERONT L'ANGLAIS ET LE FRANÇAIS. POUR TOUTE INTERPRETATION LA VERSION ANGLAISE PREVAUDRA.

I.9.2 Tout document imprimé (feuille d'épreuve, information météo, etc.) le sera en anglais et pourra l'être additionnellement en français. La langue utilisée à l'oral pendant les briefings sera l'anglais avec une traduction française.

I.9.3 Dans les règles, l'utilisation du genre masculin est une convention. Les femmes sont concernées par toutes les règles où le genre masculin est employé.

I.10 ACCESSION (SG 4.6.1 part)

Le championnat est ouvert à tous les pilotes Français.

I.11 CLOTURE DES INSCRIPTIONS

Clôture des inscriptions : 12 mai 2017.

I.12 RISQUES

La montgolfière et tout ce qui appartient au concurrent doit être à chaque instant sous sa responsabilité. Par son engagement dans le championnat, le concurrent renonce à toute plainte en cas de blessures, dommages ou perte de ses biens.

I.13 ASSURANCES

Chaque montgolfière doit être assurée contre toute action de la part de Tiers pour le montant minimum exigé par la réglementation Européenne en vigueur.

Part de Tiers :

moins de 500 kg:	750 000 SDR (~ 875 000 EUR)
500-1000 kg :	1 500 000 SDR (~ 1 750 000 EUR)
1000 - 2700 kg :	3 000 000 SDR (~ 3 500 000 EUR)
2700 - 6000 kg :	7 000 000 EUR (~ 8 166 000 EUR)

Responsabilité de passagers / vols non commerciaux : 100 000 SDR (117 000 EUR) par passager

Le concurrent doit présenter une attestation d'assurances valable durant la période du championnat pour lui-même et pour tout aérostat qu'il pilotera.

SECTION II - DETAILS DE LA COMPETITION

II.1 AIRE DE LA COMPETITION (7.1)

La carte de la compétition sera imprimée pour l'événement. Le système de grille est en UTM, WGS84. L'aire de compétition est la carte de compétition.

II.2 HORS LIMITES (7.2)

Toutes les zones interdites rouges et bleues sont considérées comme zones hors-limites. Contact au sol et toute autre pénalité restent applicables.

II.3 LISTE DES ZONES INTERDITES (Z.I.) (7.3)

* Descriptions données au briefing général

II.4 TERRAIN(S) DE DECOLLAGE COMMUN(S) (9.1.1)

Description et coordonnées des terrains d'envol communs : données au Briefing Général

II.5 POINT(S) de DECOLLAGE COMMUN(S) (9.1.2)

Description et coordonnées des terrains d'envol communs : données au Briefing Général.

II.6 AUTORISATION DU PROPRIETAIRE (9.2.2)

En addition à la règle 9.2.2 les règles suivantes s'appliquent : les espaces publics, tels que les parcs publics, les places et les rives de rivière, sont considérés comme des places ne nécessitant pas d'autorisation pour le décollage et l'atterrissage. De plus, un décollage peut être effectué sans 'autorisation depuis une route mineure ou un chemin si l'enveloppe peut être étalée sur le terrain adjacent et sous condition que celui-ci est fraîchement moissonné et/ou n'est pas cultivé et aucun dommage n'est fait. Le trafic routier ne doit pas être obstrué.

II.7 BETAIL ET RECOLTES (10.6)

Les ballons ne doivent pas voler en dessous de 500ft des élevages ou des bâtiments contenant des élevages.

II.8 CONDUITE ROUTIERE (10.11)

Les règles en vigueur sont celles du Code de la Route français ou toute instruction liée à la conduite.

- Limites de vitesse pour les véhicules avec remorque :
 - Autoroute : 110 km/h (90 km/h si le poids total > 3,5 tonnes + 1 autocollant /aimant "90" sur la remorque)
 - Routes : 90 km/h (80 km/h si le poids total > 3,5 tonnes + 1 un autocollant/aimant "80" sur la remorque)
 - Villes: 50 km/h
- Limite d'alcool: maximum 0,5 g / litre de sang

II.9 REGLES DE L'AIR (10.14)

Les TMA sont reportées sur la carte de compétition et auront une limitation en altitude.

II.10 PROCEDURES DE RAPPEL (10.15)

L'envoi de (SMS) sur le téléphone portable des pilotes sera utilisé comme procédure de rappel. Les numéros de téléphone portable seront demandés à l'inscription et le système sera testé au briefing général. Le téléphone du concurrent doit être allumé à tout moment. Des changements mineurs d'épreuve peuvent être envoyés par SMS avant la période de décollage en cas de problèmes inattendus avec des buts ou pour d'autres raisons de sécurité.

II.11 BUTS (12.1)

Le centre des intersections de routes sera le point d'intersection des lignes médianes des routes. Le Directeur peut donner une définition graphique d'intersections inhabituelles.

II.12 BUTS CHOISIS PAR LE CONCURRENT (12.2)

Tous types de routes ou d'intersections sont permis pour le choix des buts par les concurrents à l'exception des limitations suivantes :

Pas de but choisi par le concurrent :

- a. en dessous de 500 ft sur l'agglomération de Saint-Sylvestre-sur-Lot et Villeneuve-sur-Lot, voir carte :
- b. à l'intérieur d'une Zone Interdite BLEUE ;
- c. à moins de 200 m :
 1. d'une Zone Interdite ROUGE
 2. d'une d'autoroute ou d'une route désignée comme étant une autoroute (mesurée à partir du bord extérieur tel qu'il apparaît sur la carte)
 3. d'une ligne électrique indiquée sur la carte de compétition.

II.13 EMPLACEMENT DU TABLEAU OFFICIEL (5.10)

Le tableau officiel sera affiché à l'entrée du centre de compétition. Un tableau électronique sera disponible <https://championnatmontgolfieres2017.wordpress.com> et mis à jour dès que possible.

II.14 HEURES DE PUBLICATION (5.3)

Les réponses aux réclamations seront affichées 30 minutes avant les heures de briefing.

II.15 PUBLICATIONS : DERNIER JOUR DE VOL (5.6.3)

Les publications seront faites aux heures pleines à partir de 6h.

II.16 EQUIPAGE EN VOL (2.2.2)

La règle 2.2.2. Section III s'applique telle que définie.

II.17 DETAILS POUR L'UTILISATION DES GPS LOGGERS (6)

a) Logger:

- Les Loggers utilisés dans ce championnat sont les loggers Flytec FAI/CIA.
- Les loggers seront configurés par la Direction des Vols et à aucun moment un compétiteur n'est autorisé à modifier cette configuration. Si le compétiteur constate une configuration différente, il doit contacter l'officiel désigné.
- Voir <http://www.balloonloggers.org> pour plus d'informations, un tutorial est disponible sur <http://www.debruijn.de/FAIlogger/lgrindex.php>.

b) Configuration:

La configuration pour cette compétition sera :

- intervalle de temps 1 seconde
- altitude barométrique (corrigée par le QNH)
- unité de l'altitude pieds
- date/heure heure locale
- map datum UTM, WGS84

Pour être utilisé comme enregistreur de sauvegarde le GPS du compétiteur devra être configuré avec un intervalle de temps de 5 secondes ou moins.

c) Manipulation par le compétiteur

- Le logger sera distribué au compétiteur au briefing général. Le compétiteur est responsable du rangement, de la recharge et des manipulations du logger durant toute la manifestation.
- Le logger doit être allumé 5 à 10 minutes avant le décollage pour permettre une initialisation correcte du GPS.
- Avant le décollage le logger doit être attaché à une des cannes supportant le brûleur à hauteur des yeux pour garantir une visibilité optimale.
- Les largages des marqueurs et les déclarations des buts sont enregistrés au moment où la touche OK est pressée.
- Les déclarations via le logger doivent être faites au format 4/4 sauf indication contraire dans la feuille d'épreuve.
- Les altitudes n'ont pas besoin d'être déclarées, sauf indication contraire dans la feuille d'épreuve.
- Le logger doit être éteint 5-10 minutes après l'atterrissage.
- La carte SD dans le logger ne doit pas être enlevée et utilisée à d'autres fins par le compétiteur, sauf autorisation explicite ou instruction de l'officiel désigné.
- Un compétiteur constatant des dysfonctionnements du logger doit prévenir l'officiel désigné avant de tenter toute maintenance.

d) Scoring:

- Sauf indication contraire de la feuille d'épreuve, une marque électronique est obligatoire pour chaque épreuve où aucune marque valide n'a été réalisée par une marque physique.
- Dans le cas où le même numéro de but électronique est utilisé plus d'une fois c'est la dernière déclaration valide qui sera utilisée.
- *Le Directeur des vols définira une altitude qui permettra au concurrent d'obtenir un résultat si une déclaration d'altitude demandée est manquante. <Si une déclaration d'altitude demandée est manquante ou si l'altitude déclarée est en dessous du sol, le but déclaré sera considéré au sol>*

e) Enregistrement des données :

La trace enregistrée par le GPS-logger est la propriété du compétiteur et ne doit pas être mise à disposition du public sans sa permission. Le Directeur des Vols devra préciser lors du Briefing Général la façon dont les compétiteurs pourront accéder à leurs traces.

Un manquement aux instructions « Détails pour l'utilisation des loggers » pourra être pénalisée sans avertissement.

II.18 DETAIL DES LIMITES HORAIRES (période de repos) (5.6)

Les heures comprises entre 22h et 06h et entre 12h et 16h ne comptent pas dans les limites horaires de plaintes et de réclamations. La durée totale de repos par jour doit être un minimum de 8 heures et peut être divisé en deux parties en fonction de la période de lumière du jour.

II.19 VOLUME BALLON (3.3)

Aucune autre taille du ballon que celle indiquée dans la règle 3.3

II.20 MARQUE ESTIMEE (12.15.2) (pour les compétitions avec observateurs et sans logger)

Non utilisé

II.21 ALTITUDE (14.6.4)

L'altitude barométrique, corrigée par le QNH, sera utilisée pendant ce championnat.

II.22 METHODE DE CALCUL DE RESULTAT 2D/3D (compétitions avec résultats GPS) (voir 12.22.2)

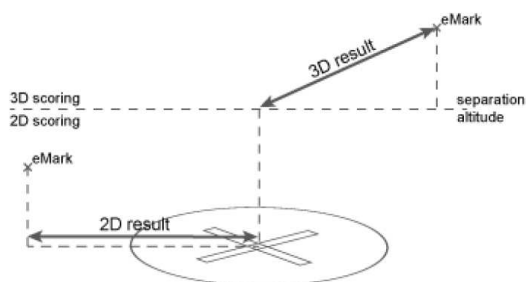
L'altitude de séparation entre la méthode de scoring 2D et la méthode de scoring 3D est de 500ft AGL.

Lorsque les buts ou les cibles se situent au niveau du sol, les résultats basés sur des points de trace seront :

- La distance 3D au point se situant au-dessus du but (ou de la cible) à l'altitude de séparation, si le point de trace ou la marque électronique est au-dessus de l'altitude de séparation.

ou

- La distance 2D au but (ou à la cible) si le point de trace ou la marque électronique est en-dessous de l'altitude de séparation.



Quand les buts ou les cibles sont au-dessus du niveau du sol, les résultats basés sur des points de trace seront les distances 3D.

II.23 STRUCTURE DE LA COMPETITION (6.1)

La compétition sera menée sans observateur en utilisant la détermination de résultats par logger et avec équipes de mesure.

II.24 COORDONNEES SUR LES CARTES (7.8)

Le format typique des coordonnées sur une carte en projection UTM dans le système géodésique WGS84 est :

- 30T (référence de zone où 30 = fuseau et T = bande entre 2 parallèles)
- 707354 (coordonnées d'ouest en est à 6 chiffres)
- 5015758 (coordonnées du sud au nord à 7 chiffres).

Pour identifier un point sur la carte de compétition, les coordonnées doivent être écrites selon l'un des formats suivants :

- Format 4-4 : ce format utilise deux groupes de 4 chiffres. Les 4 premiers chiffres pour la coordonnée horizontale (vers l'est) et les 4 derniers pour la coordonnée verticale (vers le nord), obtenus en supprimant pour chaque coordonnée le dernier chiffre de précision métrique (par exemple ici 0735-1576, avec l'arrondi).
- Un numéro de cible selon une liste établie pour la compétition et distribuée en main propre.

Les coordonnées pourront être écrites dans l'un des formats suivants :

Les deux coordonnées (horizontale et verticale) pourront être séparées par : un retour à la ligne, un espace blanc, un tiret ('-') ou une barre oblique (ou slash '/'). Dans tous les cas, les 2 coordonnées seront clairement séparées et la coordonnée horizontale figurera toujours en premier.

SECTION III - REGLES SPORTIVES

CHAPITRE 1 - OBJET DE LA COMPETITION

1.1 OBJET (S1 5.2)

- *ETABLIR L'ORDRE DE CLASSEMENT DE TOUS LES PILOTES PAR UNE EVALUATION DE LA PRECISION DE PILOTAGE ;*
- DESIGNER LE PILOTE CHAMPION ;
- STIMULER LE DEVELOPPEMENT DE L'AEROSTATION PAR UNE COMPARAISON DES PERFORMANCES DES PILOTES ET DES AEROSTATS ;
- RENFORCER L'AMITIE ENTRE AERONAUTES.

1.2 DEFINITION DU CHAMPION (S1 5.8)

1.2.1 LE VAINQUEUR SERA LE CONCURRENT AYANT TOTALISE LE PLUS GRAND NOMBRE DE POINTS A L'ISSUE DU CHAMPIONNAT.

1.2.2 POUR QUE CE CHAMPIONNAT SOIT RECONNU VALIDE ET QU'UN CHAMPION SOIT DECLARE, AU MOINS TROIS EPREUVES DE COMPETITION AURONT DU ETRE COURUES, EN AU MOINS DEUX VOLS SEPARES.

1.3 INTERPRETATION DE LA LANGUE ANGLAISE : sans objet.

1.4 DOCUMENTS

Chaque concurrent devra présenter les documents suivants lors de l'enregistrement, à son arrivée :

- a. Brevet et licence du pilote
- b. Carnet de vol
- c. Carnet de route
- d. Certificat de navigabilité
- e. Certificat d'immatriculation
- f. Attestation d'assurance
- g. Licence FFA
- h. Passeport ou carte d'identité.

CHAPITRE 2 - CONDITIONS D'ADMISSION

2.1 CONCURRENT (SG 4.5.2, S1 5.5.5)

2.1.1 PERSONNE ENGAGÉE ET PARTICIPANT A LA COMPÉTITION.

2.1.2 APRES LE DEBUT DU BRIEFING GENERAL, AUCUN CHANGEMENT DE CONCURRENT N'EST PERMIS.

2.2 DROITS DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS (SG 4.7.1, S1 5.1.1)

2.2.1 *Tout citoyen français titulaire d'une licence de pilote de ballon à air chaud, adhérent à la FFA, a le droit de participer au championnat, s'il est qualifié.*

Un pilote étranger résidant en France depuis 3 ans peut participer au championnat s'il n'a pas représenté un autre pays durant cette période.

2.2.2 En dehors des observateurs attirés, des passagers étrangers peuvent voler avec un pilote, s'ils n'ont jamais été concurrents d'un championnat national, continental ou mondial ni participé aux WAG (World Air Games).

2.2.3 Les championnats du monde, continentaux et les événements internationaux particuliers peuvent être tenus selon les catégories suivantes :

GENERAL : Sans limitation d'âge ou de genre

FEMININ : TOUTES LES PERSONNES A BORD DU BALLON, A L'EXCEPTION DES OFFICIELS DE COMPÉTITION, DOIVENT ÊTRE DES FEMMES.

JUNIOR : L'ÂGE DE TOUTE PERSONNE A BORD DU BALLON, A L'EXCEPTION DES OFFICIELS DE COMPÉTITION, DOIT ÊTRE INFÉRIEUR A L'ÂGE LIMITE DÉFINI DANS LA SECTION S1.

2.3 QUALIFICATION (S1 5.6.4.1)

LES PILOTES DEVRONT AVOIR REÇU LA QUALIFICATION DE COMMANDANT DE BORD DE BALLON A AIR CHAUD, AU MOINS 12 MOIS AVANT LE DEBUT DU CHAMPIONNAT. CHAQUE PILOTE DEVRA TOTALISER AU MOINS 50 HEURES DE VOL EN QUALITÉ DE COMMANDANT DE BORD DE BALLON A AIR CHAUD, A LA DATE DE *DEBUT DU CHAMPIONNAT*.

2.4 LICENCE SPORTIVE (SG 3.1.2 PART)

Le pilote concurrent et ses équipiers devront être à jour de leur adhésion fédérale avant le début du championnat.

LE DETENTEUR D'UNE LICENCE SPORTIVE RECONNAÎT QU'IL A PRIS CONNAISSANCE ET QU'IL COMPREND LE CODE SPORTIF DE LA FAI ET S'ENGAGE A LE RESPECTER.

2.5 ENGAGEMENT

La fiche et le droit d'inscription devront parvenir aux organisateurs avant la date de clôture des inscriptions, sauf pour les places supplémentaires proposées par les organisateurs.

2.6 NOTIFICATION D'ENGAGEMENT

Le concurrent n'ayant pas reçu notification de son inscription sept jours après la date de clôture des inscriptions doit s'en enquérir auprès des organisateurs.

2.7 ACCEPTATION DU CODE SPORTIF & DES REGLES (SG 4.11.1)

PAR LEUR INSCRIPTION, LES CONCURRENTS S'ENGAGENT A CONNAÎTRE, COMPRENDRE, ACCEPTER ET RESPECTER SANS RESERVES LE CODE SPORTIF, LES REGLES ET CONSIGNES DE LA MANIFESTATION. ILS CONCOURRONT AVEC SPORTIVITÉ ET AURONT UN COMPORTEMENT IRREPROCHABLE.

2.8 ACTION CONTRE L'ORGANISATEUR

Par son engagement dans le championnat, le concurrent renonce à tout droit d'action contre les organisateurs ou propriétaires des différents sites, ainsi que leurs représentants, employés et personnels, pour toute perte ou dommages subis par lui ou ses équipiers, du fait d'actions ou d'omissions des organisateurs, de leurs officiels, membres, employés ou personnels, ou du fait d'actions ou d'omissions d'autres concurrents.

2.9 RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES TIERS

Par son engagement dans le championnat, le concurrent est entièrement responsable pour toute blessure, perte ou dommage aux Tiers ou à leurs biens, causés par lui ou par son équipage.

2.10 SECURITE

Les bulletins et prévisions météorologiques, les renseignements relatifs à la sécurité ou à la navigation aérienne sont communiqués à titre indicatif, sans engagement des organisateurs. Des officiels pourront être chargés de régler le gonflage et le décollage des montgolfières ; cela ne diminue en rien la responsabilité du concurrent au titre du présent chapitre.

2.11 RESPONSABILITE (S1 An 3 3)

LE CONCURRENT REpond COMPLETEMENT DE LA SECURITE DES OPERATIONS DE SA MONTGOLFIERE À TOUT MOMENT DU GONFLAGE, DU DECOLLAGE, DU VOL ET DE L'ATTERRISSAGE. IL S'ASSURERA QUE SON EQUIPEMENT, SON EQUIPAGE ET SON PROPRE NIVEAU DE COMPETENCE OU D'EXPERIENCE LE RENDENT APTE - SELON LUI - A FAIRE FACE AUX CONDITIONS RENCONTREES. LE CONCURRENT EST RESPONSABLE DE TOUTES LES ACTIONS DE SON EQUIPAGE DURANT LA COMPETITION.

2.12 ATTITUDE (S1 An 3 4)

LE CONCURRENT ET SON EQUIPAGE SE COMPORTEONT AVEC SPORTIVITE ET OBEIRONT AUX DIRECTIVES DES OFFICIELS. TOUT COMPORTEMENT INCONSIDERE SERA PENALISE PAR LE DIRECTEUR.

CHAPITRE 3 - QUALIFICATION DES BALLONS

3.1 DEFINITION D'UNE MONTGOLFIERE (S1 2.1.1.2)

3.1.1 Aérostat - aéronef plus léger que l'air.

Ballon libre - aérostat tenant statiquement en l'air, sans aucun moyen de propulsion d'aucune sorte.

3.1.2 SOUS-CLASSE AX BALLONS LIBRES DONT LA FORCE ASCENSIONNELLE PROVIENT DU SEUL RECHAUFFEMENT DE L'AIR AMBIANT. L'ENVELOPPE NE CONTIENDRA PAS D'AUTRES GAZ QUE L'AIR ET LES PRODUITS NORMAUX DE LA COMBUSTION.

3.1.3 L'utilisation de vantaux destinés à propulser un ballon est interdite. Les vantaux de rotation ne sont utilisables en vol que dans le but d'orienter la nacelle. Une utilisation prolongée ou excessive des vantaux de rotation est interdite. Pénalité : 250 à 500 points d'épreuve.

3.2 AUTONOMIE EN CARBURANT

Chaque montgolfière emportera suffisamment de carburant pour achever le vol avec une réserve convenable. Le manque de carburant pour achever une ascension n'est pas un motif de plainte.

3.3 DESIGNATION DE LA MONTGOLFIERE

Chaque concurrent désignera la montgolfière qu'il pilotera durant le championnat. Il ne pourra plus changer de ballon après le premier briefing d'épreuve, sauf en cas de dommages (voir 3.5). Le volume maximum de l'enveloppe est limité à 3 000 m³ (catégorie AX8, 105 000 ft³). Pour des compétitions particulières, par exemple en montagne, d'autres catégories pourront être ajoutées en Section II.

3.4 NAVIGABILITE (S1 5.5.3)

LES AEROSTATS UTILISES DANS LE CHAMPIONNAT AURONT UN CERTIFICAT D'IMMATRICULATION ET UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE EN ETAT DE VALIDITE ; OU, A DEFAUT, UN LAISSEZ-PASSER DELIVRE PAR LES AUTORITES LEGALES DU PAYS CONCERNE. LES ORGANISATEURS POURRONT REFUSER TOUT AEROSTAT QUI, A LEUR AVIS, NE PRESENTERAIT PAS LES GARANTIES SUFFISANTES DE NAVIGABILITE.

3.5 DOMMAGES

3.5.1 On peut réparer ou remplacer les éléments endommagés d'un aérostat, mais le remplacement d'une enveloppe complète est laissé à l'appréciation du Directeur.

3.5.2 Tout dommage affectant la navigabilité sera signalé au Directeur, avant l'engagement de la montgolfière dans un vol ultérieur. Elle ne pourra voler à nouveau qu'après approbation des réparations. Pénalité : jusqu'à 1000 points d'épreuve.

3.6 PILOTAGE AUTOMATIQUE (S1 5.9.2)

TOUT DISPOSITIF DE PILOTAGE AUTOMATIQUE EST INTERDIT, QUELLES QUE SOIENT SES CARACTERISTIQUES.

3.7 ALTIMETRE

Chaque montgolfière sera équipée d'un altimètre en état de fonctionnement.

3.8 DOSSARDS DE COMPETITION

Deux dossards numérotés, fournis par les organisateurs, seront fixés sur deux côtés opposés de la nacelle durant les épreuves. Tous les véhicules de récupération seront clairement identifiés sur ses deux côtés opposés avec le numéro de compétition.

3.9 NACELLE

Le terme "nacelle" comprend tout compartiment pour l'équipage, quelle que soit sa construction.

3.10 RECUPERATION

- 3.10.1 Les équipiers de récupération ne pénétreront pas à l'intérieur d'une aire de mesure des marqueurs (MMA) et ne s'approcheront pas à moins de 100m d'une cible sauf avec l'autorisation et en présence d'un officiel. *Ils ne s'approcheront pas à moins de 100 m d'un marqueur d'un concurrent, sauf en présence d'un observateur ou d'un autre officiel.* Les équipiers ne sont pas autorisés à faire des marques permanentes sur une intersection (des marques temporaires sont autorisées, par exemple en papier). *Si l'observateur attiré vole à bord de la nacelle, il peut autoriser l'équipage à marquer la position du marqueur s'il a un contact visuel avec le marqueur et s'il est à portée de voix.*
- 3.10.2 Tous les véhicules servant à la récupération, doivent porter le numéro de leur concurrent.
- 3.10.3 Les véhicules de récupération ne stationneront pas à moins de 100 m d'une cible donnée par le Directeur des vols ou d'un but du concurrent.

CHAPITRE 4 - OFFICIELS

4.1 DIRECTEUR DE LA MANIFESTATION (SG 5.5.1)

- 4.1.1 LE DIRECTEUR ASSUME LA TOTALITE DE LA CHARGE OPERATIONNELLE DE LA MANIFESTATION. IL SERA ASSISTE D'UN DIRECTEUR DELEGUE ET D'OFFICIELS POUR LES QUESTIONS TECHNIQUES. LA FFA VALIDE LE CHOIX DU DIRECTEUR ET DE SON ADJOINT.
- 4.1.2 LE DIRECTEUR EST RESPONSABLE DE LA BONNE ORGANISATION, DE L'HARMONIE ET DE LA SECURITE DE LA MANIFESTATION. IL PRENDRA TOUTE DECISION OPERATIONNELLE QU'IL JUGERA OPPORTUNE, DANS LE RESPECT DES REGLES. IL PEUT PENALISER OU DISQUALIFIER UN CONCURRENT POUR MAUVAISE CONDUITE OU INFRACTION AUX REGLES. IL PARTICIPERA AUX REUNIONS DU JURY ET FOURNIRA SON TEMOIGNAGE SUR DEMANDE.
- 4.1.3 Dans le présent règlement le mot "Directeur" peut être utilisé à la place de "Directeur de la manifestation" ou "Directeur des vols".

4.2 COMMISSAIRES (stewards) (SG 5.5.2)

- 4.2.1 LA FFA VALIDE LE CHOIX DE COMMISSAIRES QUI CONSEILLENTE LE DIRECTEUR. ILS VEILLENT AU BON DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION, SIGNALENT TOUTE INCORRECTION OU INFRACTION AUX CONSIGNES, TOUT COMPORTEMENT DANGEREUX POUR LA SECURITE DES CONCURRENTS OU DU PUBLIC, AINSI QUE TOUS AGISSEMENTS PREJUDICIALES AU SPORT. ILS INSTRUISENT LES QUESTIONS SOUMISES A L'EXAMEN DU JURY.
- Ils conseillent le Directeur sur l'interprétation des règles et sur les pénalités.
- 4.2.2 UN COMMISSAIRE N'A PAS DE POUVOIR D'EXECUTION. IL NE DOIT PAS ETRE MEMBRE DU COMITE D'ORGANISATION. IL PEUT ASSISTER A UNE REUNION DU JURY, COMME TEMOIN OU OBSERVATEUR.

4.3 JURY (SG 5.4.1.1, 5.4.2.4, 5.4.2.5 S1 5.10 part)

- 4.3.1 LE ROLE DU JURY EST DE DONNER UN AVIS, DE JUGER, D'INTERPRETER LE REGLEMENT.
- 4.3.2 EN PLUS DE LA PRESIDENCE DES REUNIONS DU JURY, LE PRESIDENT A LE DROIT DE FAIRE RESPECTER PAR LES ORGANISATEURS LE CODE SPORTIF DE LA FAI, AINSI QUE LES REGLES OU CONSIGNES REGISSANT LA MANIFESTATION. SI LES ORGANISATEURS FAILLISSENT A LEUR TACHE, LE PRESIDENT DU JURY A LE POUVOIR DE SUSPENDRE LE DEROULEMENT DU CHAMPIONNAT JUSQU'A CE QUE LE JURY SE REUNISSE POUR CONSIDERER LA SITUATION.
- 4.3.3 LE JURY A LE DROIT DE CLORE LA MANIFESTATION SI LES ORGANISATEURS NE RESPECTENT PAS LE CODE DE LA FAI AINSI QUE LES REGLES PUBLIEES. IL PEUT DEMANDER LE REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION.
- 4.3.4 TOUT MEMBRE DU JURY DOIT AVOIR UNE PARFAITE CONNAISSANCE DU CODE SPORTIF, AINSI QUE DES REGLES ET CONSIGNES GOUVERNANT LA MANIFESTATION. AU MOINS UN MEMBRE DU JURY DOIT ASSISTER AUX EPREUVES DE LA COMPETITION.
- 4.3.5 *UN MEMBRE DU JURY NE PEUT PAS OCCUPER UNE AUTRE PLACE DANS L'ORGANISATION DE LA MANIFESTATION.*
- 4.3.6 *Composition du Jury*
Le président et les membres du Jury sont nommés par le comité directeur de la FFA, sur proposition de la commission sportive.

4.4 RESPONSABLE DE LA SECURITE (S1 5.11.1)

- 4.4.1 L'ORGANISATION SPORTIVE VALIDERA LE CHOIX D'UN RESPONSABLE DE LA SECURITE.
- 4.4.2 LE RESPONSABLE DE LA SECURITE CONSEILLERA LE DIRECTEUR SUR TOUTE QUESTION DE SECURITE. LES PROCEDURES OPERATIONNELLES QUE DOIT FAIRE APPLIQUER LE RESPONSABLE DE LA SECURITE SONT CONTENUES DANS LE MANUEL DU RESPONSABLE DE LA SECURITE (SAFETY OFFICER HANDBOOK).

CHAPITRE 5 - PLAINTES ET RECLAMATIONS

5.1 EXPLICATION VERBALE (SG 6.1.3 S1 An3 7.1)

À TOUT MOMENT DURANT LA COMPETITION, UN CONCURRENT INSATISFAIT DOIT D'ABORD DEMANDER DES EXPLICATIONS A UN OFFICIEL QUALIFIE.

IL PEUT FAIRE VERIFIER UN RESULTAT, UN NOMBRE DE POINTS, OU SE FAIRE EXPLIQUER UN MODE DE CALCUL.

S'IL EST TOUJOURS INSATISFAIT, IL PEUT DEPOSER UNE PLAINTE AUPRES DU DIRECTEUR DES VOLS OU UN OFFICEL DESIGNE.

5.2 PLAINTES (SG 6.1.1, S1 An3 7)

5.2.1 L'OBJET D'UNE PLAINTES EST D'OBTENIR UNE RECTIFICATION SANS AVOIR A DEPOSER UNE RECLAMATION.

5.2.2 LA PLAINTES EST UNE DEMANDE D'UN CONCURRENT AUPRES DU DIRECTEUR POUR ENQUETER SUR TOUT SUJET QUI NE LE SATISFAIT PAS.

5.2.3 UNE PLAINTES SE DEPOSE PAR ECRIT ET REÇOIT UNE REPONSE ECRITE *SOUS 24 h*.

5.2.4 LES PLAINTES SERONT REMISES OU TRANSMISES PAR LE CONCURRENT AU DIRECTEUR OU A UN OFFICIEL DESIGNE A CET EFFET, QUI EN ACCUSERA RECEPTION ET NOTERA L'HEURE DE DEPOT.

5.3 REPONSES AUX PLAINTES (S1 An3 7.7)

LES REPONSES SERONT AFFICHEES AU TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION, A HEURES FIXES ANNONCEES A L'AVANCE PAR LE DIRECTEUR.

5.4 PUBLICATION (S1 An3 7.7)

S'IL LE JUGE UTILE, OU SUR DEMANDE D'UN CONCURRENT, LE DIRECTEUR PUBLIERA LE TEXTE DES PLAINTES, EN MEME TEMPS QUE LEUR REPONSE.

5.5 RECLAMATION (S1 An3 8)

5.5.1 UN CONCURRENT A LE DROIT DE PRESENTER UNE RECLAMATION S'IL N'EST PAS SATISFAIT DE LA REPONSE DONNEE A UNE PLAINTES DEPOSEE DURANT LA MANIFESTATION.

5.5.2 LES DECLARATIONS D'INTENTION DE RECLAMER ET LES RECLAMATIONS AVEC DEPOT DE CAUTION SERONT REMISES OU TRANSMISES PAR LE CONCURRENT AU DIRECTEUR OU A UN OFFICIEL DESIGNE, QUI ACCUSERA RECEPTION ET NOTERA L'HEURE DE DEPOT.

5.5.3 UN CONCURRENT AYANT DEPOSE UNE RECLAMATION A LE DROIT DE DEMANDER A FAIRE L'EXPOSE VERBAL DE SON CAS DEVANT LE JURY. IL POURRA SE FAIRE ASSISTER PAR L'INTERPRETE OU LE CONSEILLER DE SON CHOIX, DURANT SON AUDITION.

5.5.4 LE TEXTE DE TOUTE RECLAMATION, AINSI QUE LES DECISIONS DU JURY, SERONT AFFICHES AU TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION.

5.6 DELAIS (S1 An3 7)

5.6.1 DELAIS DE PLAINTES

5.6.1.1 LES PLAINTES SERONT DEPOSEES AUSSI TOT QUE POSSIBLE APRES L'EVENEMENT QUI DONNE LIEU A LA PLAINTES. ELLES SERONT TRAITEES RAPIDEMENT.

5.6.1.2 Les plaintes relatives aux résultats seront remises au Directeur dans les huit heures suivant la publication des résultats officiels de l'épreuve. Les heures de repos définies dans les détails de la compétition ne compteront pas dans les délais horaires.

5.6.1.3 La publication d'une nouvelle édition des résultats officiels n'étend le délai de plainte que pour le sujet concerné.

5.6.2 DELAIS DE RECLAMATION

5.6.2.1 Un concurrent ayant l'intention de réclamer DEVRA, DANS UN DELAI D'UNE HEURE APRES LA REPONSE A SA PLAINTE, DECLARER AU DIRECTEUR SON INTENTION DE RECLAMER.

5.6.2.2 DANS UN DELAI DE HUIT HEURES APRES LA REPONSE A SA PLAINTE LE CONCURRENT SOUMETTRA SA RECLAMATION PAR ECRIT, ACCOMPAGNEE DE LA CAUTION. Les heures de repos définies dans les détails de la compétition ne compteront pas dans les délais de réclamation.

5.6.3 DELAIS REDUITS DE PLAINTES ET RECLAMATIONS (S1 An3 7.6, 8.6 part)

5.6.3.1 LES PLAINTES RELATIVES AUX RESULTATS OU A TOUT AUTRE SUJET, DEPOSEES LE DERNIER JOUR DE VOL DU CHAMPIONNAT OU APRES, SERONT SOUMISES AU DIRECTEUR DANS L'HEURE SUIVANT LA PUBLICATION DES RESULTATS OFFICIELS.

5.6.3.2 LES RECLAMATIONS DEPOSEES LE DERNIER JOUR DU CHAMPIONNAT OU APRES, LE SERONT DANS L'HEURE SUIVANT LA PUBLICATION DE LA REPONSE.

5.6.3.3 Le dernier jour de vol, le Directeur annoncera les heures de publication de tous les résultats des épreuves.

5.6.3.4 Les délais horaires s'appliquant aux résultats publiés après 13 h l'avant-dernier jour de vol, seront également ramenés à une heure à partir du dernier jour de vol de la compétition.

5.7 TRAITEMENT DES RECLAMATIONS (SG 6.4)

5.7.1 LE DIRECTEUR PRESENTERA SANS DELAI TOUTE RECLAMATION AU PRESIDENT DU JURY. LE PRESIDENT CONVOQUERA LE JURY DANS LES *HUIT* HEURES APRES RECEPTION D'UNE RECLAMATION. SG 5.5.1

5.7.2 LE JURY ENTENDRA LES DEUX PARTIES SUR LA RECLAMATION, APPLIQUERA LE CODE SPORTIF DE LA FAI ET LES REGLES DE LA COMPETITION.

5.7.3 LE PRESIDENT DU JURY REDIGERA IMMEDIATEMENT UN RAPPORT CIRCONSTANCIE QU'IL REMETTRA SANS DELAI AU DIRECTEUR QUI LE PUBLIERA. SG 4.3.2, 5.5 part

5.8 REMBOURSEMENT DE CAUTION (SG 6.3.3, 6.3.4)

5.8.1 NORMALEMENT, LA CAUTION N'EST RECUPERABLE QUE SI LA RECLAMATION EST ACCEPTEE (LE JURY REpond OUI AU PLAIGNANT), OU RETIREE AVANT L'AUDITION PAR LE JURY.

5.9 APPROBATION DES RESULTATS PAR LE JURY ET REMISE DES PRIX (SG 5.4.2.7.2 S1 An3 9)

5.9.1 LE DERNIER ACTE DU JURY EST DE VERIFIER ET D'APPROUVER LES RÉSULTATS DE LA COMPETITION ET DE DECLARER LE CHAMPIONNAT VALIDE A CONDITION QUE CELUI_CI SE SOIT DERoule CONFORMEMENT AUX REGLES ET AUX DECISIONS DU JURY.

5.9.1 LES RESULTATS DU CHAMPIONNAT SONT DEFINITIFS QUAND TOUTES LES RECLAMATIONS ONT ETE TRAITEES PAR LE JURY ET QUAND LE JURY AURA CEsSE SES FONCTIONS. LES RESULTATS DEFINITIFS DOIVENT ETRE PUBLIES AVANT LA REMISE DES PRIX.

5.9.3 Le jury devra vérifier et signer les résultats définitifs avant qu'ils ne soient rendus publics.

5.10 TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION

- 5.10.1 Le Directeur des vols annoncera lors du briefing général l'emplacement d'un tableau marqué TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION. Tous les résultats, les classements, les réponses aux plaintes et aux réclamations, toutes les communications officielles relatives à la compétition y seront publiées. Chaque information portera signature, date et heure d'affichage.
- 5.10.2 Si un tableau officiel d'information électronique est mis en place, les détails de son fonctionnement seront précisés au briefing général. En cas de discordance entre le tableau officiel physique et la publication électronique ou en cas d'indisponibilité du tableau officiel électronique sur internet, les informations du tableau officiel physique prévaudront.

CHAPITRE 6 - OBSERVATEURS ET GPS

6.1 STRUCTURE DE LA COMPETITION

La compétition sera menée comme défini en Section II. Les règles 6.2 à 6.8 s'appliquent uniquement aux compétitions avec observateurs.

6.2 OBSERVATEURS

L'observateur est un officiel de la compétition, responsable devant le chef des observateurs. Son rôle est de rendre compte avec impartialité de chaque position, heure, distance, etc. dans l'épreuve. Il signale aussi tout ce qui ne lui paraît pas conforme aux règles de la compétition ou aux Règles de l'Air, ainsi que toute incorrection envers des Tiers - agriculteurs, public - de la part des concurrents ou de leurs équipiers.

6.3 AFFECTATION

Au briefing d'épreuve, un observateur est affecté à chaque concurrent. Il ne sera pas affecté plus d'une fois au même pilote. En World Air Games, Championnat du Monde ou Championnat d'Europe, l'observateur ne sera pas de la même nationalité que le concurrent.

6.4 AIDE DANS LA COMPETITION

6.4.1 L'observateur ne donnera ni ordres, ni conseils au concurrent. Il n'a pas qualité pour rappeler, expliquer ou interpréter le règlement devant un concurrent ou son équipage.

6.4.2 Il ne tiendra ni le marqueur, ni aucune commande du ballon durant l'épreuve.

6.4.3 Il peut participer au maniement au sol et au gonflage, sur invitation du pilote. Si l'observateur est à bord pendant l'épreuve, il peut aider à l'atterrissage final sous les ordres du pilote.

6.5 DEMANDE DE TEMOIGNAGE

Sur demande d'un concurrent, un observateur est tenu de témoigner et de rapporter tout élément d'information recueilli au cours d'une épreuve.

6.6 OBSERVATEURS DURANT LA RECUPERATION

6.6.1 Quand l'observateur n'est pas à bord de la montgolfière, il occupe un siège près d'une fenêtre dans le véhicule principal de récupération. L'équipage doit faire de son mieux pour garder le ballon en vue jusqu'au lancer du dernier marqueur. L'observateur ne conduit pas le véhicule. Il peut aider à la lecture de cartes durant la récupération, sur demande de l'équipage et sans engagement.

6.6.2 Le concurrent ou son équipage conduiront l'observateur sur le site d'envol et le ramèneront rapidement au centre de compétition, après mesure des résultats et récupération du ballon.

6.6.3 Dans les compétitions faisant appel aux observateurs, les équipiers de récupération doivent aider l'observateur à retrouver le marqueur et mesurer sa position. L'observateur ne sera pas laissé seul à la recherche d'un marqueur.

6.7 PHOTOGRAPHIES

L'observateur n'emportera d'appareil photo à bord et ne pourra photographier en vol qu'avec la permission du pilote, ou si son rôle le lui impose.

6.8 RAPPORT DE L'OBSERVATEUR

Le concurrent est invité à lire et à signer la fiche d'observation, après achèvement du vol. Par sa signature, sauf observations explicites, il accepte les informations portées sur la fiche d'observation.

6.9 LOGGER GPS

Le logger GPS est un enregistreur de vol qui conserve la trajectoire et l'altitude du ballon. Les points enregistrés donneront la position (latitude/longitude), l'altitude (barométrique ou GPS) et le temps. Des enregistreurs GPS permettant au concurrent de saisir des données pourront éventuellement être mis à disposition des concurrents. Les loggers GPS peuvent être utilisés en compétition comme outil d'observation pour s'assurer du respect des règles, pour définir des épreuves et pour établir des résultats. Les concurrents se conformeront aux instructions opérationnelles de leur utilisation.

6.10 MANIPULATION

6.10.1 Les règles relatives à la manipulation des loggers sont précisées en Section II.

6.10.2 Le concurrent prendra le logger GPS avec lui après le briefing, l'allumera et l'attachera à son ballon au point approprié avant le décollage.

6.10.3 Après l'atterrissage, il détachera le logger GPS, l'éteindra et le rapportera au centre de compétition.

6.10.4 A aucun moment le concurrent n'est autorisé à ouvrir ou interférer avec le logger GPS ou son fonctionnement d'autre manière que conformément aux instructions du Directeur.

6.11 FEUILLE DE RAPPORT DE VOL (FRF) (dans les compétitions sans observateurs)

6.11.1 Le concurrent devra compléter et signer une feuille de rapport de vol (FRF) précisant ses lieux et heures de décollage et d'atterrissage, ses résultats estimés, différents points relatifs aux terrains/propriétaires et toute autre donnée pertinente.

6.11.2 Le concurrent devra rapporter :

- sa FRF
- le ou les logger(s) GPS
- tout marqueur non utilisé

aux officiels désignés, et signer son retour sur une feuille l'attestant. Tout retard injustifié à rapporter les objets mentionnés ci-dessus pourra être pénalisé.

6.12 RESPONSABILITE

Chaque concurrent est responsable de la perte ou de la détérioration du logger entre le moment où il le récupère et celui où il le rapporte.

6.13 PANNE DU LOGGER GPS

6.13.1 Les dysfonctionnements du logger constatés par les compétiteurs sont considérés comme des défaillances uniquement quand ils peuvent être reproduits après le vol. Quand une défaillance du logger est découverte, les officiels pourront demander au concurrent de fournir son GPS pour remplacer les données de trajectoire manquantes.

6.13.2 Dans le cas où ni l'enregistrement officiel, ni celui du concurrent ne peuvent fournir les informations nécessaires pour établir un résultat, le concurrent ne recevra pas de résultat basé sur des points de trajectoire GPS. Il est donc dans l'intérêt du concurrent de s'équiper d'un GPS qui fournisse un enregistrement de trajectoire exploitable pour la détermination des résultats (position, altitude et heure) et qui soit réglé sur les mêmes paramètres (intervalle de temps, etc.) que l'enregistreur officiel.

6.13.3 Une marque électronique enregistrée par le logger GPS du concurrent peut être utilisée seulement si cet équipement a été approuvé par le Directeur avant le vol ou si les règles spécifiques établies dans la section II ont été respectées. Dans le cas contraire, le résultat du concurrent sera déterminé à la meilleure des trois positions suivantes : plus proche marque électronique du logger officiel, plus proche marque physique ou position d'atterrissage. Il ne pourra être attribué de résultat à partir d'un point de trajectoire

CHAPITRE 7 - CARTES

7.1 AIRE DE COMPETITION

Aire définie par rapport à la carte officielle de la compétition, affichée au début du championnat. Aucune épreuve ne sera lancée, aucune mesure ne sera prise en dehors de cette aire.

7.2 HORS-LIMITES

Le Directeur peut définir des aires ou des espaces aériens Hors-Limites. Les décollages et les atterrissages de compétition dans des zones Hors-limites sont interdits et le concurrent ne marquera pas de résultat dans l'épreuve correspondante. Les déclarations de buts en zones ou espaces aériens Hors-Limites seront considérés comme non valides. Les concurrents ne peuvent obtenir de marque valide, de point de trajectoire ou de résultat dans des zones ou espaces aériens Hors-limites.

7.3 ZONES INTERDITES (Z.I.)

7.3.1 Le Directeur peut définir des zones ou des espaces interdits pour les besoins de la compétition. Une marque ou un point de trajectoire à l'intérieur d'une Zone Interdite rouge, jaune ou bleue est valide à moins que la zone ne soit définie comme zone Hors-Limite. Leurs limites au sol et - le cas échéant - leurs limites d'altitude exprimées en pieds par rapport au niveau de la mer (MSL) seront publiées par écrit pour chaque zone interdite.

7.3.2 Les Z.I. circulaires (cylindriques ou en forme de dôme) sont définies sur la carte par les coordonnées de leur centre et par le rayon en mètres et/ou en pieds. Les Z.I. établies suivant des limites naturelles sont définies par des copies de la carte de compétition où figurent leurs limites ; elles sont remises individuellement à chaque concurrent.

7.3.3 Il y a trois classes de Z.I. : ROUGE, JAUNE et BLEUE.

7.3.4 Z.I. ROUGE : espace aérien interdit compris entre le sol et une altitude donnée. Toute manœuvre du ballon depuis le sol y est interdite.

7.3.5 Z.I. JAUNE : surface interdite de décollage, d'atterrissage, ou de manœuvre du ballon depuis le sol (*survol libre autorisé*).

7.3.6 Z.I. BLEUE : espace aérien interdit au-dessus d'une altitude donnée.

7.4 ZONES INTERDITES ACTIVES

Lors de chaque briefing d'épreuve, les Z.I. seront définies comme actives ou inactives pour la durée du vol. Cela n'implique pas nécessairement la description de leur activité opérationnelle ou de leur statut pour d'autres usages aéronautiques.

7.5 PENETRATION DANS UNE ZONE INTERDITE

Pénétrer dans une Z.I. active est pénalisé jusqu'à 1 000 points de compétition, proportionnellement à l'infraction commise.

7.6 CARTES

Le concurrent doit avoir à bord de la nacelle la carte de compétition. Toutes les Z.I., actives ou non pour l'épreuve, toutes les aires hors-limites, seront clairement et soigneusement marquées sur ces cartes. Une carte aéronautique des limitations de l'espace aérien sera également à bord, si ces limitations ne sont pas reportées sur la carte de compétition. En cas d'infraction, pénalité jusqu'à 250 points de compétition.

7.7 ROTONDITE DE LA TERRE

Pour la mesure des résultats, la terre est considérée comme plate. Les calculs établis à partir de la carte de compétition sont considérés comme exacts.

7.8 COORDONNEES UTM

On identifie un point sur la carte par coordonnées UTM à 8 chiffres (les quatre premiers de l'ouest vers l'est, les quatre autres du sud au nord) ou selon l'un des formats définis dans la section II. Pour la déclaration de buts prédéfinis, le numéro de but complet, selon la liste publiée, pourra être utilisé. La pénalité pour déclaration non conforme, mais sans ambiguïté, sera de 100 points d'épreuve.

7.9 REFERENCE POUR LES DIRECTIONS

Sauf indications contraires, les directions sont exprimées en degrés par rapport au carroyage UTM figurant sur la carte de compétition.

CHAPITRE 8 - PROGRAMME & BRIEFINGS

8.1 PROGRAMME DES EPREUVES

La compétition consiste en une série d'épreuves. Le nombre et la fréquence des épreuves et des périodes de repos sont déterminées par le Directeur. Lors du premier briefing d'épreuve de l'avant-dernier jour de vol, le Directeur publiera le programme des vols restant.

8.2 VALIDITE D'UNE EPREUVE (S1 5.9.1)

8.2.1 UNE EPREUVE EST VALIDE SI TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES ONT EU UNE BONNE OPPORTUNITE DE FAIRE UN DECOLLAGE VALIDE, SAUF CAS D'ABANDON OU DE DISQUALIFICATION.

8.2.2 Le Directeur a l'autorité pour annuler une épreuve pour des raisons de sécurité, à n'importe quel moment avant publication des résultats officiels de l'épreuve.

8.3 CHOIX DES EPREUVES

Le Directeur choisira les épreuves parmi celles du chapitre 15. Certaines épreuves pourront être lancées plusieurs fois, d'autres pas du tout.

8.4 EPREUVES MULTIPLES

8.4.1 Le Directeur peut lancer plusieurs épreuves par vol. Les scores des épreuves sont calculés séparément, chacune rapportant 1 000 points au vainqueur, avant pénalités. Les combinaisons d'épreuves doivent viser à permettre de gagner chaque épreuve indépendamment.

8.4.2 Sauf indication contraire, les épreuves multiples seront courues dans l'ordre de la feuille d'épreuve, la pénalité pouvant atteindre jusqu'à 1000 points d'épreuve dans chaque épreuve.

8.4.3 Quand des marqueurs sont utilisés pour une épreuve, le largage de son (ses) marqueur(s) dans la (les) MMA correspondante(s) détermine pour le concurrent la fin de ladite épreuve et l'engagement dans l'épreuve suivante, s'il y en a une.

8.4.4 Lorsqu'un concurrent rate la (les) MMA ou ne jette pas son (ses) marqueur(s) pour une épreuve, ou s'il est précisé que les résultats de cette épreuve seront établis à partir de points de trajectoire GPS, le concurrent s'engage dans l'épreuve suivante lorsqu'il dépasse la limite physique (surface, ligne de coordonnées, arc, etc.) ou la limite de temps de l'épreuve suivante.

8.4.5 Quand le point de transition d'une épreuve à une autre est déterminé grâce à une marque électronique, alors l'usage de la marque électronique (conforme aux règles de la section II et/ou du briefing général) est obligatoire.

8.4.6 Les pénalités relatives au décollage s'appliquent normalement à la première des épreuves. Les pénalités relatives à l'atterrissage s'appliquent normalement à la dernière des épreuves. Les autres pénalités s'appliquent à l'épreuve où l'infraction a été commise. Si ce n'est pas possible, les pénalités sont réparties à égalité sur plusieurs ou sur toutes les épreuves du vol.

8.4.7 Sauf indications contraires dans les données de l'épreuve, la distance minimale entre le point de décollage et un but ou une cible s'appliquent pour tous les autres buts ou cibles du vol choisis par le Directeur.

8.4.8 Séquence d'utilisation des marqueurs : la feuille d'épreuve précise quel(s) marqueur(s) et/ou marque(s) électronique(s) doit (doivent) être utilisé(s) pour chaque épreuve, sauf en cas d'utilisation de points de trajectoire GPS. Si le concurrent n'en tire pas avantage dans la compétition, la pénalité pour utilisation du mauvais marqueur ou de la mauvaise marque électronique est de 25 points d'épreuve, par épreuve. Si un concurrent largue dans une épreuve plus de marqueurs physiques qu'autorisé, son résultat sera établi à partir de point(s) de trajectoire. Si une marque électronique est déclenchée plusieurs fois, le résultat sera établi à partir du premier déclenchement enregistré dans le temps de cette marque électronique.

8.5 MODIFICATIONS DES REGLES (SG 4.9.1 part)

8.5.1 LES REGLES DE COMPETITION SONT CONFORMES AU CODE SPORTIF. ELLES DEVRONT ETRE APPROUVEES A L'AVANCE PAR LA FFA ET NE SONT PLUS MODIFIABLES ENSUITE.

8.5.2 Les règles d'épreuves définies au chapitre 15 sont modifiables par le Directeur des vols sans autorisation.

8.5.3 Toute modification aux règles d'épreuve sera notifiée par écrit à chaque concurrent.

8.6 BRIEFING GENERAL (S1 An3 6)

UN BRIEFING GENERAL PORTANT SUR LES REGLES SPORTIVES, LES CONSIGNES ET LES PRINCIPAUX ASPECTS DE LA MANIFESTATION SE TIENT AVANT LE DEBUT DE LA COMPETITION. PILOTES, OBSERVATEURS ET AUTRES OFFICIELS SONT TENUS D'Y ASSISTER. LA LISTE OFFICIELLE DES CONCURRENTS EST ETABLIE A PARTIR DE L'APPEL DES PILOTES PRESENTS AU BRIEFING GENERAL. CETTE LISTE SERA PUBLIEE AVANT LE PREMIER BRIEFING D'EPREUVE. LE DIRECTEUR PEUT ACCEPTER UNE ENTREE TARDIVE, EN ACCORD AVEC LE JURY, SI DE SERIEUSES RAISONS LUI SONT FOURNIES ET AVANT LA PUBLICATION DES PREMIERS RESULTATS.

8.7 BRIEFING D'EPREUVE

8.7.1 Le Directeur débutera les briefings d'épreuve à l'heure publiée sur le tableau d'information officiel. D'autres méthodes, annoncées au briefing général, pourront être utilisées. Au briefing d'épreuve, les renseignements suivants sont communiqués, verbalement, par circulaire, ou par affichage :

- a. information météorologique
- b. circulation aérienne et sécurité (si nécessaire)
- c. données de l'épreuve.

8.7.2 Lorsque des informations écrites sont fournies, les concurrents doivent disposer du temps nécessaire pour en prendre connaissance, avant le début du briefing (comme spécifié dans le COH).

8.8 DONNEES D'EPREUVE

8.8.1 Au briefing d'épreuve, les éléments de l'épreuve sont communiqués aux concurrents, de préférence par écrit. Ils concernent les données du vol et les données de chaque épreuve.

8.8.2 Données du vol :

- a. date et heures
- b. heures de lever et de coucher du soleil
- c. zones Interdites en vigueur
- d. terrain d'envol
- e. période de décollage
- f. heure et lieu du prochain briefing
- g. vol solo ou non
- h. période de recherche du marqueur
- i. QNH (si requis pour l'utilisation des loggers)

8.8.3 Données d'épreuves :

- a. couleur des marqueurs à utiliser (si utilisés)
- b. séquence d'utilisation des marqueurs par épreuve (si différente)
- c. méthode de largage (par gravité ou non)
- d. Aire de Mesure du Marqueur (MMA)
- e. période de marquage, aire de marquage et/ou espace aérien de marquage (éventuels)
- f. données de l'épreuve suivant la règle d'épreuve.

8.9 BRIEFING COMPLEMENTAIRE

Sur le terrain d'envol commun, on envoie un pavillon rose au mât à signaux pour toute information complémentaire ou modification aux données du briefing. Le concurrent se rendra ou se fera représenter au pied du mât. Tous les concurrents seront censés avoir pris connaissance des renseignements, qu'ils soient donnés verbalement ou par écrit. Un officiel peut aussi distribuer une circulaire auprès de chaque montgolfière, en recueillant la signature du concurrent ou d'un membre de son équipage.

8.10 ENGAGEMENT DANS L'EPREUVE

Le concurrent s'engage dans une épreuve en répondant présent à l'appel de son nom ou de son numéro de compétition au briefing d'épreuve. D'autres méthodes pourront être utilisées pour s'assurer de la présence des concurrents.

8.11 ENGAGEMENT TARDIF

8.11.1 Un retardataire peut s'engager dans l'épreuve au mât à signaux, moyennant une pénalité de 50 points d'épreuve jusqu'à 5 minutes avant le début de la période de décollage, ou de 100 points d'épreuve au-delà. Les officiels ne sont tenus de lui faire part que des consignes de circulation aérienne, de sécurité et concernant les Z.I.

8.11.2 Dans les épreuves où le concurrent choisit son propre site d'envol, les engagements tardifs sont reçus à la direction des vols.

8.12 HEURE OFFICIELLE

L'heure officielle est l'heure GPS corrigée en heure locale.

CHAPITRE 9 - PROCEDURES D'ENVOL

9.1 TERRAIN(S) D'ENVOL COMMUN

- 9.1.1 Un ou plusieurs terrains choisis par l'organisateur, utilisés quand les pilotes partent ensemble d'un terrain d'envol commun. Un pilote décollant hors du terrain d'envol commun désigné ne marquera de résultat dans aucune épreuve du vol. Une fois son ballon gonflé, le compétiteur ne pourra pas déplacer son ballon sur le terrain d'envol commun, sauf pour des raisons de sécurité et seulement après l'accord d'un officiel.
- 9.1.2 POINT DE DECOLLAGE COMMUN

Point situé sur le terrain d'envol ou à proximité, d'où sont mesurés tous les angles et les distances, sans tenir compte de l'emplacement de décollage de chaque montgolfière. Le point de décollage commun sera marqué sur le sol avant le début de la manifestation.

9.2 TERRAINS DE DECOLLAGE INDIVIDUEL

- 9.2.1 Terrain de décollage individuel choisi par chaque concurrent. La limite du terrain de décollage est un cercle de 100 m de rayon centré sur la position de la nacelle au début de la chauffe.
- 9.2.2 Le concurrent obtiendra, l'autorisation du propriétaire d'un terrain clos, cultivé ou à usage privé ou agricole, avant d'y pénétrer ou d'en décoller. Pénalité jusqu'à 250 points d'épreuve.
- 9.2.3 Dans les épreuves où le concurrent choisit son propre terrain de décollage, le point de décollage individuel (PDI) est le point où se trouve la nacelle au décollage. Sauf indication contraire dans la feuille d'épreuve, un seul décollage est autorisé.
- 9.2.4 Dans les épreuves où plusieurs décollages sont autorisés, lorsque le ballon n'est pas dégonflé, la dernière position d'atterrissage sert de PDI pour le décollage suivant.
- 9.2.5 Aucun terrain de décollage individuel ne peut être choisi en dehors de l'aire de compétition. Pénalité : pas de résultat dans la première épreuve du vol.
- 9.2.6 Un ballon gonflé sur un terrain de décollage individuel ne peut décoller en dehors, sauf s'il est dégonflé et déplacé vers un autre terrain, puis gonflé à nouveau. Pénalité : pas de résultat dans la première épreuve du vol.

9.3 PROCEDURES DE DECOLLAGE

- 9.3.1 Le chef lanceur attribuera à chaque concurrent un emplacement où il préparera et gonflera sa montgolfière. Le chef lanceur a toute autorité pour diriger la mise en œuvre des ballons et les mouvements de véhicules sur le terrain d'envol. Pénalité : jusqu'à 200 points d'épreuve.
- 9.3.2 Tout ballon en cours de gonflage sur un terrain d'envol commun, doit être retenu par une amarre à largage rapide. Cette procédure est également conseillée sur tout terrain de décollage individuel.

9.4 VEHICULES

- 9.4.1 Durant la période de décollage, on n'admettra qu'un seul véhicule par montgolfière sur le terrain d'envol. Pénalité : 100 points d'épreuve.
- 9.4.2 Les véhicules seront conduits à vitesse réduite sur le terrain d'envol. Le responsable de la sécurité et le chef lanceur peuvent exclure du terrain tout véhicule conduit imprudemment.
- 9.4.3 Après l'envoi du pavillon jaune d'avertissement, aucun véhicule n'entrera sur le terrain d'envol sauf accord d'un lanceur. Pénalité : 100 points d'épreuve.

9.5 REMPLISSAGE A L'AIR FROID

On peut essayer brièvement les brûleurs et introduire un peu d'air froid dans l'enveloppe pour permettre l'assemblage et les vérifications. Mais entre l'envoi du premier pavillon et le début de la période de lancement, les ventilateurs ne seront pas utilisés, l'enveloppe ne sera pas chauffée et aucune partie de l'enveloppe ne s'élèvera à plus de 2 mètres du sol. On peut essayer ou utiliser les ventilateurs avant l'envoi du premier pavillon. Cette règle ne s'applique pas à l'Aire de Décollage Individuelle (ILA).

9.6 POINT DE SIGNALISATION

Un ou plusieurs points du terrain d'envol où sont hissés les signaux, reçues les déclarations des pilotes, les inscriptions tardives et où se tiennent les briefings complémentaires. Les concurrents doivent regarder les signaux. Leur occultation n'est pas un motif de plainte recevable.

9.7 SIGNAUX DE LANCEMENT

9.7.1 Signification des pavillons hissés au mât à signaux :

- ROUGE décollage interdit, annulation de toute autorisation antérieure
- VERT autorisation de chauffer pour toutes les montgolfières
- BLEU autorisation de chauffer pour la vague bleue (numéros impairs)
- BLANC autorisation de chauffer pour la vague blanche (numéros pairs)
- JAUNE information ou signal à venir dans cinq minutes
- ROSE complément d'information ou modification des données du briefing
- NOIR épreuve annulée
- VIOLET signification particulière indiquée au briefing d'épreuve.

9.7.2 Un signal sonore peut accompagner les changements de pavillon.

9.8 SONORISATION PUBLIQUE

Tout renseignement transmis par la sonorisation publique est sans valeur pour la compétition, sauf information contraire donnée au briefing.

9.9 PERIODE DE DECOLLAGE

Il n'est pas permis de décoller en dehors de la période de décollage. Sauf exception prévue selon la règle 9.12, un décollage effectué avant ou après la période de décollage est pénalisé de 100 points d'épreuve par minute ou fraction de minute d'avance ou de retard. Un pavillon jaune d'avertissement sera hissé 5 minutes au moins avant la fin de la période de décollage.

9.10 OBSTRUCTION

Une fois sa montgolfière gonflée, le concurrent ne restera pas sans nécessité dans une position où sa montgolfière en gênerait une autre.

9.11 TEMPS NECESSAIRE ET SUFFISANT

Un concurrent qui a reçu l'autorisation de chauffer 20 minutes au moins avant la fin de la période de décollage a disposé du temps nécessaire et suffisant, même si la période de décollage est abrégée pour une raison quelconque.

9.12 DELAI SUPPLEMENTAIRE

Un concurrent peut demander une prolongation à un lanceur. Elle est accordable si le concurrent a été manifestement retardé par des Officiels, des concurrents ou toute autre raison indépendante de sa volonté (sauf défaillance du matériel).

9.13 ORDRE DES DEPARTS

On peut attribuer un ordre de priorité au gonflage. Il sera différent d'une épreuve à l'autre. Les concurrents peuvent commencer à chauffer lorsque le pavillon approprié est hissé, ou sur autorisation individuelle du lanceur.

9.14 LANCEURS

9.14.1 Les lanceurs sont des officiels désignés par le Directeur des vols pour diriger la mise en œuvre des ballons et le mouvement des véhicules et pour contribuer à la sécurité des décollages sur les terrains d'envol communs.



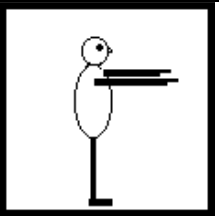


9.14.2 Le Directeur des vols peut rendre l'utilisation de lanceurs obligatoire pour tous les concurrents ou facultative.

9.15 DÉCOLLAGE AVEC RECOURS AUX LANCEURS OBLIGATOIRE

9.15.1 Lorsqu'un concurrent est prêt à décoller, avec une force ascensionnelle positive, il le signale au lanceur en agitant un pavillon blanc. Quand le lanceur a reçu le signal, le concurrent laisse le pavillon sur le rebord de la nacelle. Il attend l'autorisation de décollage, en se tenant prêt à décoller. Le lanceur s'efforce de faire décoller les concurrents dans l'ordre où ils se sont signalés. Le concurrent se munira d'un pavillon blanc de 50 x 50 cm.

9.15.2 Pour éviter l'encombrement, aucun délai supplémentaire ne sera accordé à un concurrent qui agite son drapeau blanc dans les 10 dernières minutes de la période de décollage.

9.15.3 Le lanceur donnera à chaque concurrent la permission de décoller en observant les signes conventionnels suivants. Le concurrent peut alors décoller à volonté, en respectant les instructions du lanceur.

				
Drapeau blanc bien vu.	Restez au sol. Suivez les instructions de ma main droite.	Autorisation de décoller imminente.	Clair au décollage.	Toutes instructions précédentes annulées. Attendez.

9.15.4 Le concurrent demeure entièrement responsable de son décollage. La force ascensionnelle sera suffisante pour éviter obstacles ou autres montgolfières et poursuivre le vol en sécurité. Tout décollage sans autorisation, quelle qu'en soit la raison (perte de contrôle ou autre), sera pénalisé jusqu'à 500 points de compétition.

9.15.5 Si la montgolfière n'a pas décollé dans les 30 secondes, le lanceur peut annuler la possibilité de décollage.

9.16 DECOLLAGE AVEC RECOURS FACULTATIF AUX LANCEURS

Lorsqu'un concurrent est prêt à décoller, il doit faire appel à un équipier expérimenté qui le préviendra quand l'espace situé au-dessus de lui et au vent est dégagé pour décoller. Autrement, il peut demander à un lanceur disponible de le faire.

9.17 PERTE DE CONTROLE

Un concurrent perdant le contrôle de sa montgolfière la dégonflera tout de suite ou agira en conséquence.

9.18 DECOLLAGE (S1 3.2, 3.3)

LE POINT ET L'HEURE AUXQUELS UN AEROSTAT A DECOLLE.

UN AEROSTAT A DECOLLE LORSQUE SES ENVELOPE, NACELLE, EQUIPAGE, TOUTES PARTIES DE SON EQUIPEMENT ET CHARGE UTILE, N'ONT PLUS CONTACT AVEC LE SOL, LA SURFACE DE L'EAU OU RIEN QUI Y SOIT RELIE.

9.19 DECOLLAGE VALIDE

On considère qu'une montgolfière a décollé et vole dans une épreuve si une marque a été effectuée ou quand la montgolfière a dépassé les limites de son terrain d'envol.

9.20 DECOLLAGE MANQUE

9.20.1 Un concurrent peut interrompre son décollage pour des raisons de sécurité sans gêner d'autres ballons. Il peut tenter un nouveau décollage dans les limites horaires de la période de décollage.

9.20.2 Sur un terrain d'envol commun, il gonflera à l'emplacement initial, sauf accord du lanceur ; il devra obtenir une nouvelle autorisation pour décoller.

9.21 DEGAGEMENT DU TERRAIN D'ENVOL

Trois minutes après son décollage, chaque concurrent doit avoir dépassé les limites du terrain d'envol, ou avoir atteint 500 ft/sol, indépendamment de la fin de la période de décollage. Un concurrent ne pourra pas pénétrer à nouveau dans l'aire de décollage sous les 500ft/sol avant la fin de la période décollage, sauf si tous les ballons ont décollé.

CHAPITRE 10 - REGLES DE VOL**10.1 COLLISION EN VOL**

- 10.1.1 Quand 2 ballons convergent en vol, les 2 concurrents sont responsables pour éviter la collision. Le concurrent du ballon le plus haut doit laisser la priorité et monter si nécessaire.
- 10.1.2 Les concurrents ne doivent pas initier ou maintenir une vitesse d'ascension excédant 1,5 m/s (300ft/min) à moins d'être certain qu'il n'y a pas de ballon sur leur trajectoire.
- 10.1.3 Les concurrents causant une collision seront pénalisés jusqu'à 1000 points de compétition. Une infraction répétée sera pénalisée d'au moins 1000 points de compétition et le concurrent pourra être interdit de vol pour le(s) prochain(s) vol(s).
- 10.1.4 Un contact entre 2 enveloppes à un niveau de vol à peu près équivalent ne sera généralement pas pénalisé.
- 10.1.5 Dans le cas où un concurrent victime d'une collision n'est pas en mesure de terminer les épreuves de son vol, le Directeur des vols peut lui attribuer des points pour les épreuves non courues de ce vol (COH).

10.2 PILOTAGE DANGEREUX

Un pilotage dangereux (par exemple tout vol exposant d'autres ballons, ou des personnes au sol à un risque non justifié), ne causant pas nécessairement de collision, sera pénalisé jusqu'à la disqualification de la compétition. (SG 5.3)

10.3 DEGAGEMENT DES ABORDS DE LA CIBLE OU DU BUT

Après largage du marqueur, le concurrent s'éloignera dès que possible des abords de la cible ou du but.

10.4 CHUTE D'OBJETS

On ne larguera aucun objet de la montgolfière, exception faite pour les marqueurs officiels, ainsi que des confettis, ou objets similaires très légers utilisés pour la navigation.

10.5 COMPORTEMENT A L'EGARD DES TIERS

Les concurrents auront les plus grands égards pour les personnes et les biens au sol. Ils s'attacheront à établir de bonnes relations avec les agriculteurs et respecteront le code de conduite. Tout comportement incorrect de la part des pilotes ou de leurs équipiers, ou mettant en danger le public pendant le vol, sont pénalisés jusqu'à 1000 points de compétition.

10.6 BETAIL ET RECOLTES

Les montgolfières ne s'approcheront pas à moins de « défini en Section II », du bétail ou de bâtiments abritant du bétail. Les concurrents et leurs équipages ne doivent pas endommager les récoltes, à moins d'y avoir été autorisés par le propriétaire ou l'exploitant : pénalité jusqu'à 1 000 points de compétition.

10.7 PROPRIETAIRE

On entend par propriétaire, l'exploitant du terrain ou l'éleveur, sans qu'il soit nécessairement le propriétaire légal du terrain.

10.8 COLLISION

Un concurrent dont la montgolfière touche une ligne électrique, téléphonique ou leurs supports, à tout moment du gonflage, du décollage, du vol, de l'atterrissage et du dégonflage final, sera pénalisé jusqu'à 500 points de compétition. Les collisions pourront être pénalisées de manière cumulative au titre de la règle de pilotage dangereux.

10.9 PERSONNES EMBARQUEES

- 10.9.1 Le concurrent peut embarquer des personnes durant un vol et les charger de n'importe quelle tâche, sauf celle de commandant de bord.

- 10.9.2 Le nombre total de personnes à bord ne peut excéder trois (y compris le pilote).
- 10.9.3 Le concurrent peut être appelé à effectuer un vol en solo, *ou en solo avec observateur en option*, comme indiqué dans les données de l'épreuve. Pénalité en cas d'infraction : pas de résultat.
- 10.10 EQUIPE AU SOL**
- Chaque concurrent s'assurera de disposer d'un nombre suffisant d'équipiers pour manœuvrer la montgolfière et le véhicule de récupération. Il répond de son équipage et veillera à ce qu'il ait la compétence requise pour assurer la sécurité des opérations.
- 10.11 CONDUITE DES VEHICULES**
- Les véhicules seront conduits avec prudence et en respectant le code de la route durant la récupération. Pénalité jusqu'à 500 points de compétition.
- 10.12 DEBARQUEMENT**
- Personne ne peut monter à bord, ni quitter la nacelle entre le décollage et l'atterrissage de fin d'épreuve.
- 10.13 ASSISTANCE**
- L'usage de lignes de manœuvre et toute assistance matérielle de la part de personnes au sol sont interdits durant le vol.
- 10.14 REGLEMENTATION AERIENNE**
- Les infractions aux Règles de l'Air ne transgressant pas les présentes règles ou ne donnant pas un avantage dans la compétition, ne sont pénalisées par le Directeur qu'en cas de dommages, de gêne ou de plainte fondée, émanant de personnes extérieures au championnat.
- 10.15 PROCEDURE DE RAPPEL**
- Ses modalités éventuelles sont communiquées dans les "Détails de la Compétition".

CHAPITRE 11 - ATERRISSAGES**11.1 ATERRISSAGES**

Le concurrent fait un atterrissage libre quand il a terminé toutes ses épreuves durant le vol.
Pour réduire les nuisances, on peut déplacer le ballon au sol, encore gonflé, vers un meilleur endroit pour le replier, dès qu'un observateur ou un autre officiel a relevé le point d'atterrissage, si nécessaire.

11.2 ATERRISSAGE LIBRE

11.2.1 QUAND UN CONCURRENT FAIT UN ATERRISSAGE LIBRE, LE POINT D'ATERRISSAGE EST L'ENDROIT OU S'EST DEFINITIVEMENT ARRETEE LA NACELLE APRES L'ATERRISSAGE.

11.2.2 Sauf données d'épreuve spécifiques, pas d'atterrissage libre dans une MMA où une cible est étalée ou, si aucune MMA n'est définie, à moins de 200 m de tout but ou cible choisi par le Directeur ou par le concurrent ou d'une des marques physiques du concurrent (pénalités voir pénalités en distance).

11.3 ATERRISSAGE DE COMPETITION

11.3.1 Dans les épreuves où le concurrent doit produire une marque physique mais ne le fait pas, l'atterrissage devient un atterrissage de compétition. La position relevée pour les mesures est la position de la nacelle, au point d'immobilisation définitive après l'atterrissage. Les limites des périodes de marquage et des périodes de recherche s'appliquent.

11.3.2 Aucune aide matérielle ne viendra du sol, aucun équipier ne quittera la nacelle, avant son immobilisation complète et avant que l'enveloppe ne soit largement dégonflée.

11.3.3 Le concurrent remettra dès que possible à un officiel tous les marqueurs encore à bord.

11.3.4 Sauf indication contraire dans les données d'épreuve, pas d'atterrissage de compétition à moins de 200 m de tout but ou cible choisi par le Directeur ou le concurrent ou à l'intérieur d'une MMA (pénalités voir pénalités en distance).

11.4 CONTACT AVEC LE SOL 1

Après avoir passé les limites du terrain d'envol, aucune partie du ballon ou de ce qui y est relié, ne peut avoir de contact avec le sol ou la surface de l'eau ou tout ce qui repose ou est relié au sol, jusqu'à ce que la dernière épreuve soit terminée. La pénalité est de 100 points de compétition pour chaque contact léger et de 200 points de compétition pour chaque contact ferme. Un contact est ferme si l'on observe le moindre mouvement induit de la nacelle ou de l'enveloppe.

11.5 CONTACT AVEC LE SOL 2 (près d'un but)

Aucune partie du ballon ou de ce qui y est relié, exception faite du marqueur, ne peut avoir de contact avec le sol dans une MMA ou à moins de 200 m d'un but ou d'une cible choisi par le Directeur ou par le concurrent. La pénalité est de 100 points de compétition pour chaque contact léger et de 500 points de compétition pour chaque contact ferme. Un contact est ferme si l'on observe le moindre mouvement induit de la nacelle ou de l'enveloppe.

Un contact donné n'entraîne qu'une seule pénalité, selon l'une ou l'autre des deux règles.

11.6 AUTORISATION DE RECUPERATION

Chaque concurrent obtiendra l'autorisation du propriétaire ou de l'exploitant avant de pénétrer avec un véhicule sur un terrain clos, ou cultivé, ou à usage agricole ou apparemment privé, pour récupérer son ballon. Pénalité jusqu'à 250 points d'épreuve.

CHAPITRE 12 - BUTS & MARQUEURS**12.1 BUT**

- 12.1.1 Le but est un point défini par coordonnées en référence à la carte de compétition, choisi par le Directeur ou par le concurrent.
- 12.1.2 Un concurrent arrivant sur un but présumé qui a été reconstruit ou déplacé, devra viser le but remplaçant le plus proche dans un rayon de 100m. Si le but n'existe plus et qu'aucun but similaire n'est vu dans les 100m, le concurrent visera les coordonnées. Ces coordonnées seront aussi utilisées pour calculer/mesurer toute autre épreuve liée dans ce vol.
- 12.1.3 Le Directeur pourra fournir une liste de buts prédéterminés. Chaque but de cette liste sera identifié par un numéro à 3 chiffres suivi de ses coordonnées.

12.2 BUT CHOISI PAR LE CONCURRENT

- 12.2.1 Le but choisi par un concurrent apparaîtra sur la carte comme facilement accessible aux véhicules et identifiable avec précision pour les mesures. A moins d'être spécifié dans la feuille d'épreuve, le but sera l'intersection de 2 routes. En fonction des données d'épreuves, les compétiteurs devront choisir un ou plusieurs buts de la liste des buts prédéterminés ou comme définis dans la feuille d'épreuve.
- 12.2.2 Les mesures seront faites depuis la cible ou d'un point marqué comme indiqué dans la feuille d'épreuve. Les mesures seront faites à partir du centre de l'intersection comme spécifié dans les détails de la compétition. Si le but choisi s'avère être une intersection en double T décalé non portée sur la carte, le but sera le point-milieu, entre les points définis suivant la méthode évoquée ci-dessus.
- 12.2.3 Les types de routes autorisées pour les déclarations par les concurrents seront publiés en Section II.

12.3 DECLARATION PAR LE CONCURRENT

- 12.3.1 Le concurrent désignera son but par coordonnées UTM. Il devra ajouter des détails pour le distinguer d'autres buts possibles situés près de ses coordonnées. Pour la déclaration de buts prédéfinis, la numérotation à 3 chiffres pourra être utilisée.
- 12.3.2 En cas d'ambiguïté entre plusieurs buts valables dans un rayon de 200 m des coordonnées inscrites par le concurrent, le but donnant le résultat le moins avantageux pour le concurrent sera considéré comme but déclaré. S'il n'y a pas de but valable indiqué sur la carte dans un rayon de 200 m des coordonnées, le concurrent n'aura pas de résultat.
- 12.3.3 Une déclaration de but violant les restrictions de la Section II sera considérée comme invalide et le concurrent ne marquera pas de résultat. Dans le cas où le concurrent est autorisé à déclarer plus d'un but dans une épreuve et qu'un ou plusieurs buts sont invalides, le résultat du concurrent sera établi par rapport au but valide le plus proche s'il y en a un.
- 12.3.4 Dans les épreuves où un concurrent doit déclarer son but(s) ou autres déclarations selon la fiche d'épreuve, il doit rédiger sa ou ses déclarations et les déposer avant l'heure limite à l'endroit désigné de la boîte de déclaration dans les données du briefing, en écrivant les coordonnées sur un bulletin portant son nom et/ou son numéro. Si le nombre de buts déclarés est supérieur au nombre autorisé, le résultat du concurrent sera déterminé par rapport au but valide le moins avantageux.
- Une déclaration révisée peut être déposée dans les mêmes délais horaires, en indiquant clairement qu'elle annule et remplace la ou les précédentes déclarations.
- Le chronométrateur ferme la boîte de déclaration à l'heure prescrite et acceptera les déclarations tardives en inscrivant sur chacune l'heure de réception en minutes et secondes.
- 12.3.5 Pénalité pour déclarations tardives, pour les déclarations qui doivent être faites pendant une période spécifiée avant le décollage : 100 points d'épreuve par minute, ou fraction de minute de retard. Si le compétiteur ne déclare pas avant le décollage, il n'obtiendra pas de résultat.

- 12.3.6 Si une déclaration doit être faite pendant le vol, avant un instant, un point ou une limite défini(e), et que le compétiteur ne respecte pas ces conditions, il n'obtiendra pas de résultat. Les buts qui ne remplissent pas les conditions de distance seront scorés conformément à la règle de pénalités en distance.
- 12.4 (NON UTILISE)**
- 12.5 CIBLE**
Une croix très visible (comme décrit dans le COH) placée à proximité du but ou à des coordonnées données. Quand une cible est déployée, les mesures sont faites à partir de la cible et non du but. Un concurrent atterrissant un but où la cible prévue n'est pas déployée visera les coordonnées du but.
- 12.6 MARQUEUR**
Les marqueurs (comme décrits dans le COH) fournis par les organisateurs sont utilisés pour scorer en créant une marque physique. Il appartient au concurrent de recueillir avant l'épreuve le ou les marqueurs prévus. Le marqueur ne sera en aucune façon modifié. Pénalité jusqu'à 250 points d'épreuve pour marqueurs modifiés ou non autorisés.
- 12.7 (NON UTILISEE)**
- 12.8 LARGAGE DU MARQUEUR**
Le marqueur peut être lancé à la main, sauf en cas de largage par gravité imposé dans la feuille d'épreuve.
- 12.9 LARGAGE DU MARQUEUR PAR GRAVITE**
En largage par gravité, aucun mouvement horizontal ne doit être donné au marqueur par rapport à la nacelle ; le marqueur tombera sous le seul effet de la gravité. La personne qui largue le marqueur doit tenir le marqueur, complètement déroulé, par la queue (partie opposée au lest), et lâcher la queue du marqueur. Le marqueur doit tomber à partir du rebord supérieur de la nacelle. La main de la personne qui largue le marqueur ne doit pas être à l'extérieur de la nacelle. Pénalité pour infraction mineure ne donnant pas d'avantage dans la compétition : 50 points d'épreuve. Sinon, 50 m seront ajoutés au résultat du concurrent dans la direction la plus désavantageuse. Un marqueur lancé à l'intérieur d'une aire de mesure des marqueurs (MMA) ou d'une aire de marquage donnera un résultat valide ; la pénalité sera appliquée.
- 12.10 LARGAGE LIBRE DU MARQUEUR**
Le marqueur sera complètement déroulé avant son largage. Aucun mécanisme ne peut être utilisé pour propulser le marqueur. La personne larguant le marqueur aura les pieds sur le plancher de la nacelle. Pénalité pour infraction mineure ne donnant pas d'avantage dans la compétition : 50 points d'épreuve. Sinon, 50 m seront ajoutés au résultat du concurrent dans la direction la plus désavantageuse.
- 12.11 MARQUE**
- 12.11.1 Une marque physique est le point au sol, à la verticale de l'endroit où le lest du marqueur s'est immobilisé, après largage depuis la montgolfière. Si le marqueur est déplacé après immobilisation ou disparaît manifestement de la vue (par ex. sous le niveau de l'eau), la première position dans laquelle un officiel ou un observateur a vu le marqueur en contact avec le sol sera prise avec la précision disponible. La même règle s'applique, si le marqueur est transporté sur le dessus d'un autre ballon.
- 12.11.2 Une marque électronique est un point de trajectoire spécialement identifié pour établir un résultat. Les détails techniques et les procédures qui s'y rapportent sont définis en Section II. Si les critères définis dans la feuille d'épreuve ne sont pas remplis, le concurrent n'obtiendra pas de résultat dans l'épreuve concernée. Si aucune marque électronique n'est trouvée dans la trajectoire enregistrée, le concurrent sera scoré avec sa marque la plus proche ou la position de son atterrissage, au meilleur des deux.

12.12 (NON UTILISEE)

12.13 DEPLACEMENT D'UN MARQUEUR

Seul l'observateur attiré, ou un autre officiel, peuvent toucher ou déplacer un marqueur au sol.

12.14 PERIODE DE RECHERCHE

12.14.1 Les concurrents disposent d'un temps déterminé après le début de la période de décollage pour retrouver leurs marqueurs.

12.14.2 Le concurrent ou son équipage ont le choix entre chercher le marqueur ou récupérer d'abord le pilote.

12.15 MARQUEUR PERDU (compétitions avec résultats GPS)

12.15.1 Un marqueur, largué dans la MMA, est considéré comme perdu s'il n'a pas été trouvé et aux mains des officiels dans les limites de temps indiquées. Les concurrents peuvent se renseigner auprès des officiels de mesure sur une cible ou un but s'ils ne sont pas sûrs que leur marqueur soit retrouvé. Les concurrents ne sont pas autorisés à chercher des marqueurs à l'intérieur de la MMA sans être accompagnés d'un officiel. Si un marqueur largué ou déclaré largué dans la MMA est considéré comme perdu, alors le résultat du concurrent sera établi à partir d'un point de trajectoire, comme si le concurrent avait manqué la MMA.

12.15.2 Si un officiel a précédemment vu un marqueur au sol et estime sa position à l'intérieur de la MMA, alors le rapport circonstancié de l'officiel et les données du logger GPS seront utilisées pour déterminer le résultat du concurrent à partir de l'interprétation la moins favorable des éléments de preuve disponibles.

12.15.3 Il pourra être demandé aux concurrents de payer pour tout marqueur abîmé, rendu inutilisable, perdu ou rapporté hors délai. Il est de la responsabilité des concurrents de rapporter les marqueurs largués en dehors de la MMA.

12.16 MARQUEUR PERDU (dans les compétitions avec observateurs et sans résultats GPS)

12.16.1 Un marqueur est considéré comme perdu s'il n'a pas été trouvé et n'est pas aux mains d'un observateur ou d'un autre officiel dans les limites de temps indiquées, sauf si le Directeur, ou un officiel désigné par lui, accorde un délai de recherche, s'il a des raisons de croire que le marqueur sera retrouvé.

12.16.2 Si le marqueur a été précédemment vu sur ou tombant vers le sol par un observateur ou un autre officiel, le résultat sera estimé à partir de l'interprétation la moins favorable des observations disponibles, à condition que le marqueur ait été largué d'une altitude plus faible que celle définie dans la section II. Sinon le concurrent sera scoré sur son marqueur le plus proche ou sa position d'atterrissage, à la meilleure de ces 2 positions.

12.17 PERIODE DE MARQUAGE

12.17.1 Période qui peut être fixée par le Directeur dans les données de l'épreuve durant laquelle un but, une cible ou une aire de marquage sont valables.

12.17.2 Un concurrent marque un résultat physique si son marqueur ou un marqueur suivant a été trouvé ou vu tombant vers le sol, ou si son atterrissage a été vu, par un observateur ou par un autre officiel, à l'intérieur des limites horaires (sauf exception selon la règle 15.9). Sinon, son résultat sera établi à partir d'un point de trajectoire valide.

12.17.3 Aucun résultat ne sera obtenu en dehors de la période de marquage (si elle est définie) ou de la période de recherche (si aucune période de marquage n'est définie).

12.17.4 Quelles que soient les circonstances, aucun résultat ne pourra être marqué après le coucher officiel du soleil.

12.18 AIRE DE MARQUAGE

12.18.1 Une ou plusieurs aires définies dans les données de l'épreuve, à l'intérieur desquelles on peut obtenir une marque ou un point de trajectoire valide. Sauf indications contraires dans les données de l'épreuve, la limite de l'aire de marquage sera la bordure intérieure de la surface prise pour limite : par exemple *le rail intérieur de la voie ferrée*, la rive intérieure de la rivière, la bordure intérieure de la route (la chaussée est hors aire de marquage). Dès qu'une partie du sac lesté se trouve à l'intérieur de l'aire de marquage, la marque est considérée comme valide.

12.18.2 Un concurrent dont la marque est à l'extérieur d'une aire de marquage n'a pas de résultat.

12.19 ESPACE DE MARQUAGE

Un ou plusieurs espaces définis dans les données de l'épreuve, à l'intérieur desquels on peut obtenir un point de trajectoire valide. Sauf indications contraires dans les données de l'épreuve, les limites seront définies par des lignes de coordonnées. Les limites d'altitude seront définies en termes d'altitude enregistrée par les loggers GPS. Tout point de trajectoire enregistré exactement sur la ligne ou l'altitude limite sera considéré comme valide

12.20 AIRE DE MESURE DU MARQUEUR (MMA)

12.20.1 La MMA est une aire définie par un rayon autour d'une cible ou d'un but ou toute autre surface clairement délimitée, à l'intérieur de laquelle les résultats seront établis à partir de positions de marqueurs.

12.20.2 La définition de la MMA sera fournie pour chaque épreuve où des marqueurs seront utilisés.

12.20.3 Les concurrents qui n'obtiendront pas de marque physique à l'intérieur de la MMA obtiendront un résultat établi à partir d'un point de trajectoire ou par leur observateur dans les limites décrites sur la feuille d'épreuve (dans les compétitions avec observateurs).

12.21 MARQUE VALIDE

12.21.1 Une marque physique est considérée comme valide si elle est à l'intérieur de l'aire de marquage ou de l'aire de mesure du marqueur (MMA) et de la période de marquage s'il y en a une. *L'équipage devra aider l'observateur à trouver le marqueur et mesurer sa position. L'observateur ne sera pas laissé seul pour chercher le marqueur.*

12.21.2 Une marque électronique est considérée comme valide si le point enregistré rassemble tous les critères de marquage définis dans la feuille d'épreuve.

12.21.3 Une marque physique valide prévaudra toujours sur n'importe quel point de trajectoire ou sur une marque électronique.

12.21.4 Les mesures seront prises par rapport au point le plus proche du lest du marqueur.

12.22 POINT DE TRAJECTOIRE

12.22.1 Un point de trajectoire est défini par l'enregistrement par un logger GPS des date/heure, coordonnées et altitude d'un point du vol.

12.22.2 Quand des buts ou des cibles sont utilisés, les résultats basés sur les points de trajectoire correspondent à la distance 2D ou 3D modifiée ou 3D entre le but/la cible et la trajectoire ou la marque électronique. Les détails sont précisés en Section II.

12.22.3 Le résultat d'un concurrent basé sur un point de trajectoire ne peut être meilleur que le plus mauvais résultat possible dans l'Aire de Marquage du Marqueur (MMA).

12.22.4 Dans les épreuves sans but ni cible, la distance horizontale entre les points (distance 2D) sera utilisée pour déterminer les résultats.

12.23 POINT DE TRAJECTOIRE VALIDE

Un point de trajectoire valide est un point rassemblant tous les critères de marquage définis dans la feuille d'épreuves comme l'aire de marquage et/ou l'espace de marquage et/ou la période de marquage.

12.24 OFFICIELS SUR CIBLE

Le rôle des Officiels sur Cible est d'établir les résultats des concurrents et de surveiller les infractions potentielles. En général, dans toutes les épreuves pour lesquelles des buts ou cibles sont définis, les Officiels sur Cible mesurent les résultats obtenus à l'intérieur de l'Aire de Mesure du Marqueur (MMA) au moyen d'un télémètre ou d'un décimètre.

CHAPITRE 13 - PENALITES

13.1 INFRACTIONS SERIEUSES, COMPORTEMENT SPORTIF (S1 An5.3)

- 13.1.1 Les infractions sérieuses comprennent des actions dangereuses ou risquées ou des répétitions d'infractions plus faibles, et seront pénalisées en accord avec la règle appropriée.
- 13.1.2 TOUTE TRICHERIE, TOUT COMPORTEMENT NON SPORTIF, UNE INTENTION DELIBEREE DE TRICHER POUR TROMPER LES OFFICIELS, DE PORTER ATTEINTE A UN CONCURRENT, FALSIFIER DES DOCUMENTS, UTILISER DES EQUIPEMENTS INTERDITS, USER DE MEDICAMENTS INTERDITS, RECIDIVER DANS DE GRAVES INFRACTIONS AUX REGLES SONT PASSIBLES DE LA DISQUALIFICATION DE LA COMPETITION.

13.2 PENALITES NON SPECIFIEES

- 13.2.1 Un concurrent qui enfreint une règle pour laquelle la pénalité n'est pas spécifiée encourt d'une pénalité (distance, angle ou temps) qui s'applique à son résultat ou une déduction de points.
- 13.2.2 Quand la sécurité n'est pas en cause et s'il ne retire pas d'avantage de l'infraction, le concurrent peut recevoir un avertissement en première instance.
- 13.2.3 Un concurrent ne sera pas pénalisé pour infraction à une règle dont la pénalité n'est pas spécifiée, s'il a déjà été pénalisé au titre de la même règle dans une épreuve précédente, sans en avoir été informé avant le début de l'épreuve en question, sauf cas d'épreuves multiples au cours d'un même vol.

13.3 PENALITES EN DISTANCE

- 13.3.1 Quand un point de décollage individuel, un but choisi par un concurrent, une marque ou un atterrissage final enfreignent une limite de distance, à n'importe quel moment, le concurrent sera pénalisé.
- 13.3.2 Dans le cas où le point de décollage enfreint une limite naturelle établie, l'infraction est la distance au point correct le plus proche.
- 13.3.3 Les concurrents atterrissant dans une MMA n'auront pas de résultat dans l'épreuve correspondante. Si aucune MMA n'est définie, un atterrissage à moins de 200 m de buts ou cibles ou d'une des marques physiques du concurrent sera pénalisé jusqu'à 200 points.
- 13.3.4 Quand la pénalité est relative à un atterrissage trop près d'un but, d'une cible ou d'une marque, le concurrent ne recevra une pénalité que pour la plus grande infraction.
- 13.3.5 La pénalité sera supprimée si le concurrent peut montrer qu'il ne pouvait respecter cette règle pour des raisons de sécurité ou en cas de vent faible (incapacité à dégager l'aire dans les dix minutes).
- 13.3.6 Pour les concurrents décollant trop près d'un but ou d'une cible, déclarant un but en dehors des limites précisées dans la feuille d'épreuve ou ne respectant pas les limites de distance d'une épreuve, la pénalité sera de 2 points d'épreuve pour 0,1% d'infraction (*pourcentage d'infraction = infraction / limite x 100*). Au-delà de 25% d'infraction, le concurrent obtiendra le même score que les pilotes du groupe B.

Pour les épreuves de Coude, Angle et Triangle le pourcentage de l'infraction sera la somme des pourcentages d'infraction de chaque segment de vol, sauf modalité différente prévue par la feuille d'épreuve.

Après application de la pénalité d'infraction de distance au titre de la présente règle, le score d'un concurrent ne pourra être inférieur à celui des pilotes du groupe B.

13.4 POINTS DE PENALITE

- 13.4.1 Il y a deux types de points de pénalités : les points d'épreuve et les points de compétition.
- 13.4.2 Les points d'épreuve sont soustraits du résultat dans l'épreuve où a été relevée l'infraction. Ils ne peuvent ramener le résultat au-dessous de zéro. Les points de compétition sont aussi soustraits du total des points du concurrent dans l'épreuve. Ils peuvent donner un résultat négatif dans une épreuve qui sera déduit du total des points au classement général.

13.5 PREUVE D'INFRACTION AUX REGLES (S1 An3 8.9)

C'EST AUX OFFICIELS QU'IL APPARTIENT D'APPORTER LA PREUVE DE TOUTE INFRACTION SUPPOSEE COMMISE PAR UN CONCURRENT ET NON AU CONCURRENT DE DEMONTRER SA BONNE FOI. AUCUNE REGLE OU CONSIGNE NE SERA REDIGEE POUR OBLIGER LE CONCURRENT A PROUVER QU'IL A BIEN RESPECTE LES REGLES, OU A LUI IMPOSER DE DEMONTRER SON INNOCENCE EN CAS D'INFRACTION SUPPOSEE.

CHAPITRE 14 - RESULTATS

14.1 RESULTAT

Le résultat d'un concurrent est le produit de sa performance dans une épreuve, y compris les pénalités de résultat. Les résultats seront exprimés en mètres, kilomètres carrés, minutes avec une précision de deux décimales. Les résultats en degrés seront donnés avec une précision d'une ou deux décimales en fonction des distances précisées dans la feuille d'épreuve.

14.2 SCORE

Le score d'un concurrent est le nombre de points obtenu dans l'épreuve après application des formules appropriées. Les pénalités d'épreuve ou de compétition seront appliquées selon les règles.

14.3 PUBLICATION DES SCORES (S1 5.9.4 part)

14.3.1 LES SCORES DE CHAQUE EPREUVE SONT PUBLIES LE PLUS TOT POSSIBLE au tableau officiel d'information.

14.3.2 Les feuilles de résultats porteront les informations suivantes :

- a. NOM DE LA MANIFESTATION, DATE DE L'EPREUVE ET HEURE, NUMERO DE L'EPREUVE, NOM DE L'EPREUVE ET REGLE APPLIQUEE ;
- b. pour chaque concurrent : ses rangs de classement, numéro de compétition et nom, résultat, score et le cas échéant, les pénalités suivies du type de pénalité, la règle appliquée et une description brève ;
- c. LES DONNEES DE LA FORMULE DE SCORE, SES PARAMETRES (P, A, M, RM, W ET SM) ET LE « CHECKSUM » ;
- d. la date et l'heure de publication, le numéro de l'édition et la signature du Directeur ;
- e. SI PLUSIEURS VERSIONS DES SCORES SONT PUBLIEES POUR UNE EPREUVE, LES MODIFICATIONS DE CHAQUE VERSION SERONT SURLIGNEES ET LES DIFFERENTES VERSIONS NUMEROTEES DANS L'ORDRE.

14.3.3 Les feuilles de scores seront ainsi identifiées :

PROVISOIRE Les scores provisoires sont publiés pour information et ne sont pas soumis aux délais horaires.

OFFICIEL Les délais horaires pour les plaintes et réclamations commencent à la publication des scores officiels.

FINAL Les scores officiels passent au statut FINAL quand tous les délais horaires sont expirés. Le Jury peut demander une correction des résultats et/ou des pénalités avant d'approuver et de signer les résultats définitifs.

14.3.4 Les feuilles de classement général comprendront :

- a. le nom de la manifestation ;
- b. pour chaque concurrent : ses rang, numéro de compétition et nom, score cumulé et scores aux épreuves ;
- c. le « checksum » de chaque épreuve.

14.3.5 Les classements généraux ne sont donnés que pour information et ne portent pas de signature.

14.4 ORDRE DE CLASSEMENT

- 14.4.1 Les concurrents seront classés par ordre de performance suivant les règles de chaque épreuve, après application des pénalités de résultat. Pour chaque épreuve, les concurrents seront classés dans les groupes suivants :
- Groupe A Concurrents dont les résultats ont été mesurés, ou évalués selon la règle des marqueurs perdus.
- Groupe B Concurrents participant à l'épreuve, mais sans résultat. Ils obtiennent tous le même score suivant la FORMULE 3, ou se partagent à égalité les points restants suivant la FORMULE 2, au plus avantageux des deux calculs.
- Groupe C Concurrents n'ayant pas effectué de décollage valable, ou disqualifiés de la compétition. Leur score est égal à 0 point.
- 14.4.2 Après calcul des points par application de la formule adaptée, les points de pénalité sont soustraits pour obtenir le score ajusté du concurrent dans l'épreuve. Avant publication, le classement des concurrents est établi selon ces scores ajustés.

14.5 CALCUL DES POINTS

- 14.5.1 Chaque concurrent obtient un nombre de points en fonction de sa performance. La formule utilisée dépend de la place du concurrent dans le classement de l'épreuve.
- 14.5.2 Le meilleur résultat obtient 1 000 points, avant l'application des pénalités en points.
- 14.5.3 Les concurrents dont le résultat se situe dans la première moitié obtiennent entre 1 000 et environ 500 points, selon leur performance, en application de la formule 1.
- 14.5.4 Les concurrents dont le résultat se situe dans la seconde moitié obtiennent de 500 points environ à 0 point, selon leur position dans le classement en application de la formule 2.
- 14.5.5
- FORMULE 1 (MOITIE SUPERIEURE DES PERFORMANCES) :
- $$\text{POINTS} = 1\ 000 - (1\ 000 - \text{SM}) / (\text{RM} - \text{W}) \times (\text{R} - \text{W})$$
- FORMULE 2 (MOITIE INFERIEURE DES PERFORMANCES) :
- $$\text{POINTS} = 1\ 000 \times (\text{P} + 1 - \text{L}) / \text{P}$$
- FORMULE 3 (pilotes du groupe B) :
- $$\text{POINTS} = 1\ 000 \times (\text{P} + 1 - \text{A}) / \text{P} - 200$$
- P = nombre de concurrents participant à la compétition
M = P/2 arrondi au nombre supérieur (rang de classement médian)
R = résultat du concurrent (m, etc.) de la première moitié
RM = résultat du concurrent de rang médian M
L = rang de classement du concurrent de la moitié inférieure
W = meilleur résultat de l'épreuve
A = nombre de pilotes dans le groupe A
SM = score arrondi en points du concurrent de rang médian, selon la FORMULE 2.
- 14.5.6 Si moins de la moitié des concurrents a obtenu un résultat dans l'épreuve, les changements de définition suivants seront appliqués :
- RM = résultat du concurrent classé dernier dans le groupe A
SM = score arrondi en points du dernier du groupe A, selon la FORMULE 2
M = rang du dernier concurrent classé dans le groupe A.
- 14.5.7 Si aucun concurrent n'obtient de résultat dans une épreuve, tous les concurrents du Groupe B obtiendront 500 points, avant application des points de pénalité.
- 14.5.8 Les scores en points sont arrondis au nombre entier le plus proche.

14.6 PRECISION

14.6.1 Les résultats seront établis avec la meilleure précision possible.

14.6.2 On utilisera les standards suivants :

Méthode	Précision	Exemple de résultat
décamètre/télémètre	centimètre	1,23 m
coordonnées de la carte	décamètre	1 250,00 m
point de trajectoire/GPS	mètre	1 231,00 m

Toute combinaison de méthodes de mesure dégrade la précision de résultat à celle de la méthode la moins précise. Si des positions établies en coordonnées peuvent être affinées par une méthode plus précise, cette méthode de meilleure précision sera appliquée. Une position obtenue par interpolation entre points de trajectoire pourra être utilisée pour établir un résultat.

14.6.3 Les résultats sont ex aequo quand le produit est le même après application des principes énoncés ci-dessus. Les concurrents ex aequo partagent à part égale les points qu'ils auraient reçus s'ils n'avaient pas été ex aequo.

14.6.4 L'altitude utilisée en compétition est précisée en Section II.

14.7 MESURES (pour les compétitions sans détermination de résultat par GPS)

14.7.1 Les mesures effectuées par les équipes de mesures officielles prévalent.

14.7.2 Jusqu'à 200 m, le télémètre ou le décamètre devraient être utilisés. Si l'on a des raisons de croire qu'une mesure par GPS peut être plus précise ou garantir une meilleure sécurité pour les officiels/équipages qu'une mesure au télémètre ou au décamètre, la mesure GPS sera relevée.

14.7.3 Toutes les marques à plus de 200 m seront rapportées par GPS. Dans le cas d'un but choisi par le concurrent, les coordonnées du but seront également relevées par GPS.

14.8 SCORES TOTAUX

14.8.1 Le score total d'un concurrent est la somme de tous ses scores d'épreuve.

14.8.2 Si deux concurrents totalisent le même nombre de points à l'issue du championnat, le concurrent ayant la plus faible différence de points entre ses scores extrêmes sera le mieux classé.

CHAPITRE 15 - LES EPREUVES

15.1 BUT DECLARE PAR LE PILOTE (PDG)

- 15.1.1 Chaque concurrent cherche à marquer (marque ou point de trajectoire valide) près d'un but qu'il choisit et déclare.
- 15.1.2 Données de l'épreuve :
- a. Méthode de déclaration
 - b. Nombre de buts autorisés
 - c. Buts disponibles pour les déclarations
 - d. Distance min. et max. entre le (ou les) but(s) et le PDC (point de décollage commun) ou le PDI (point de décollage individuel) selon la feuille d'épreuve.
- 15.1.3 Le résultat est la distance de la marque, ou du point de trajectoire valide le plus proche, au but déclaré le plus proche. La plus courte distance est la meilleure.
-

15.2. BUT DECLARE PAR L'ORGANISATEUR (JDG)

- 15.2.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) près d'un but déclaré.
- 15.2.2 Données de l'épreuve :
- a. Position du but déclaré, ou de la cible.
- 15.2.3 Le résultat est la distance de la marque, ou du point de trajectoire valide le plus proche, à la cible, si elle est déployée, ou au but. La plus courte distance est la meilleure.
-

15.3 VALSE-HESITATION (HWZ)

- 15.3.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) près d'un des différents buts établis.
- 15.3.2 Données de l'épreuve :
- a. Position des différents buts ou des cibles.
- 15.3.3 Le résultat est la distance de la marque ou du point de trajectoire valide le plus proche à la cible la plus proche, si elle est déployée, ou au but le plus proche. La plus courte distance est la meilleure.
-

15.4 RETOUR AU BERCAIL (FIN)

- 15.4.1 Chaque concurrent choisit son site de décollage pour chercher à marquer (marque ou point de trajectoire valide) près d'un but désigné ou d'une cible.
- 15.4.2 Données de l'épreuve :
- a. Position du but, ou de la cible
 - b. Distance min. et max. entre le point de décollage individuel et le but ou la cible
- 15.4.3 Le résultat est la distance de la marque ou du point de trajectoire valide le plus proche à la cible, si elle est déployée, ou au but. La plus courte distance est la meilleure.
- 15.4.4 Il ne pourra être tenté qu'un seul résultat (largage de marqueur). Dans les compétitions sans détermination de résultats par GPS à partir de points de trajectoire, tout atterrissage de compétition devra être déclaré dès que possible à l'observateur attitré.

15.5 LE BON CHOIX (FON)

15.5.1 Chaque concurrent cherche à marquer (marque ou point de trajectoire valide) près d'un but qu'il choisit et déclare avant le décollage ou durant le vol.

15.5.2 Données de l'épreuve :

- a. Méthode de déclaration
- b. Nombre de buts autorisés
- c. Buts disponibles pour la déclaration
- d. Distance min. et max. entre la marque précédente et le but déclaré.

15.5.3 Le résultat est la distance entre la marque ou le point de trajectoire valide le plus proche et le but valide déclaré le plus proche. La plus courte distance est la meilleure.

15.5.4 Méthode de déclaration dans les compétitions avec observateurs :

Le concurrent doit déclarer son (ou ses) but(s) de Bon Choix soit sur son marqueur précédent soit sur la feuille de son observateur. Cette déclaration peut se faire n'importe quand, avant le largage du marqueur précédent.

La déclaration doit être écrite par le pilote. Une déclaration verbale ne sera pas retenue. Si l'observateur est en vol, il témoignera et reportera sur la feuille d'observation la déclaration écrite sur le marqueur avant son largage.

Toute déclaration valide sur le marqueur invalidera toutes les déclarations faites sur la feuille de l'observateur.

Si aucun but valide n'a été déclaré, le concurrent ne marquera pas de résultat. Si le nombre de buts déclarés est supérieur au nombre autorisé, le résultat du concurrent sera établi par rapport au but valide le plus désavantageux.

15.6 CHASSE AU RENARD (HNNH)

15.6.1 Les concurrents suivent un ballon renard et cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) près d'une cible disposée par le renard à moins de 2 m au vent de sa nacelle après son atterrissage.

15.6.2 Données de l'épreuve :

- a. Description du ballon renard
- b. Durée probable de son vol.

15.6.3 Le résultat est la distance de la marque, ou du point de trajectoire valide le plus proche, à la cible. La plus courte distance est la meilleure.

15.6.4 Toute modification de la durée de vol du renard n'est pas motif à plainte.

15.6.5 Le renard sera dégonflé à l'emplacement de son atterrissage et pourra être enlevé du terrain.

15.6.6 Le renard peut déployer une banderole sous sa nacelle. Les concurrents ne doivent pas déployer de banderole sous leur nacelle durant cette épreuve.

15.7 WATERSHIP DOWN (renard décalé) (WSD)

- 15.7.1 Les concurrents volent vers le point de décollage d'un ballon renard, suivent le renard et cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) près d'une cible déployée à moins de deux mètres au vent de la nacelle du renard après son atterrissage.
- 15.7.2 Données de l'épreuve :
- a. Description du ballon renard
 - b. Emplacement de décollage du ballon renard
 - c. Heure de décollage déclarée du ballon renard
 - d. Durée probable de son vol.
- 15.7.3 Le résultat est la distance de la marque ou du point de trajectoire valide le plus proche à la cible. La plus courte distance est la meilleure.
- 15.7.4 Si le ballon renard n'a pas décollé dans les 5 minutes suivant l'heure déclarée pour son décollage, l'épreuve est annulée.
- 15.7.5 Toute modification de la durée de vol du ballon renard n'est pas un motif de plainte.
- 15.7.6 Le ballon renard sera dégonflé à l'emplacement de son atterrissage et pourra être enlevé du terrain.
- 15.7.7 Le ballon renard peut déployer une banderole sous sa nacelle. Les concurrents ne doivent pas déployer de banderole sous leur nacelle durant cette épreuve.
-

15.8 GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)

- 15.8.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) à l'intérieur d'une aire de marquage définie, le plus près possible d'un but donné.
- 15.8.2 Données de l'épreuve :
- a. Position du but ou de la cible
 - b. Description de l'aire (ou des aires) de marquage.
- 15.8.3 Le résultat est la distance de la marque ou du point de trajectoire valide le plus proche à la cible, si elle est déployée ou au but. La plus courte distance est la meilleure.
-

15.9 RENDEZ-VOUS A L'HEURE (CRT)

- 15.9.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) à l'intérieur d'une aire de marquage active, aussi près que possible d'un but donné. L'aire ou les aires de marquage ont des périodes d'ouverture déterminées.
- 15.9.2 Données de l'épreuve :
- a. Position du but ou de la cible
 - b. Description de ou des aire(s) de marquage ; période de validité.
- 15.9.3 Le résultat est la distance de la marque ou du point de trajectoire valide le plus proche à la cible, si elle est déployée, ou au but. La plus courte distance est la meilleure.
- 15.9.4 Le concurrent qui ne marque pas (marque ou point de trajectoire) à l'intérieur d'une aire de marquage durant sa période d'ouverture, ne marque pas de résultat.
-

15.10 COURSE DE VITESSE (RTA)

- 15.10.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) le plus tôt possible à l'intérieur d'une aire de marquage.
- 15.10.2 Données de l'épreuve :
- a. Méthode de chronométrage
 - b. Description de l'aire de marquage.
- 15.10.3 Le résultat est le temps écoulé entre le décollage et la marque ou le premier point de trajectoire valide dans l'aire de marquage. Le temps le plus court est le meilleur.
- 15.10.4 Le chronométrage s'arrête au moment où le marqueur est vu largué, en chute, ou au sol par un officiel, au moment de la marque électronique valide ou au moment du premier point valide dans l'aire de marquage si l'épreuve stipule un résultat basé exclusivement sur la trajectoire GPS.
- Si l'épreuve fait appel aux observateurs, ceux-ci doivent disposer d'un chronomètre.
-

15.11 COUDE (ELB)

- 15.11.1 Les concurrents cherchent à effectuer la plus grande altération de route possible pendant le vol. *Le changement de direction est mesuré sur l'angle déterminé par trois points : "A", "B" et "C".*
- 15.11.2 Données de l'épreuve (sans marqueur) :
- a. Description du point de trajectoire A
 - b. Description du point de trajectoire B
 - c. Description du point de trajectoire C.
- 15.11.3 Données de l'épreuve (avec observateurs et marqueurs) :
- a. Description des points A, B et C
 - b. Distance min. et max. entre A et B
 - c. Distance min. et max. entre B et C.
- 15.11.4 Le résultat est 180° , moins l'angle ABC. Le plus grand angle est le meilleur.
-

15.12 TRIANGLE (LRN)

- 15.12.1 Les concurrents cherchent à construire un triangle de sommets "A", "B" et "C" de la plus grande surface possible.
- 15.12.2 Données de l'épreuve :
- a. Position du point "A"
 - b. Définition du point "B"
 - c. Définition du point "C"
 - d. Description de l'aire ou des aires de marquage.
- 15.12.3 Le résultat est la surface du triangle ABC. La plus grande surface est la meilleure.
-

15.13 PLUS COURTE DISTANCE (MDT)

- 15.13.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) le plus près possible d'un point de référence, après une durée ou une distance de vol minimum imposée.
- 15.13.2 Données de l'épreuve :
- a. Méthode de chronométrage
 - b. Durée ou distance minimum de vol
 - c. Point de référence.
- 15.13.3 Le résultat est la distance entre la marque ou le point de trajectoire valide le plus proche et le point de référence. La plus courte distance est la meilleure.
- 15.13.4 La position déterminant le résultat est la marque ou le meilleur point de trajectoire valide à l'issue de la durée minimum de vol ou après le parcours de la distance minimum imposée. En présence d'observateurs, la mesure est faite sur la marque si l'observateur attiré a vu le marqueur tomber après la fin du temps minimum. Sinon la position mesurée sera le point d'atterrissage du ballon, sous réserve qu'il ait été vu en vol par un officiel, après l'expiration du temps minimum.

15.14 PLUS COURTE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (SFL)

- 15.14.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) le plus près possible d'un point de référence, à l'intérieur d'une ou de plusieurs aires de marquage.
- 15.14.2 Données de l'épreuve :
- a. Description de l'aire, ou des aires, de marquage
 - b. Point de référence.
- 15.14.3 Le résultat est la distance entre la marque ou le meilleur point de trajectoire valide et le Point de référence. La plus courte distance est la meilleure.

15.15 PLUS COURTE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (MDD)

- 15.15.1 Les concurrents cherchent à placer deux marques (marques ou points de trajectoire valides) aussi près que possible l'une de l'autre, à l'intérieur d'aires de marquage différentes.
- 15.15.2 Données de l'épreuve :
- a. Définition des aires de marquage.
- 15.15.3 Le résultat est la distance entre les deux marques ou points de trajectoire valides. La plus courte distance est la meilleure.
- 15.15.4 Pour lui donner un résultat, chaque marque ou point de trajectoire du concurrent doit se situer à l'intérieur d'une aire de marquage différente.

15.16 PLUS GRANDE DISTANCE DANS UN TEMPS DONNÉ (XDT)

- 15.16.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) le plus loin possible d'un point de référence, dans un temps maximum déterminé.
- 15.16.2 Données de l'épreuve
- a. Temps maximum déterminé
 - b. Méthode de chronométrage
 - c. Point de référence.
- 15.16.3 Le résultat est la distance de la marque ou du point de trajectoire valide le plus éloigné au point de référence. La plus grande distance est la meilleure.
- 15.16.4 Pour les compétitions avec observateurs
Si l'observateur ne voit pas l'atterrissage de compétition ou le largage du marqueur, s'il ne voit pas le marqueur tomber, reposer au sol, ou s'il ne le tient pas en mains avant la fin du temps maximum déterminé, le concurrent n'aura pas de résultat.

15.17 PLUS GRANDE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (XDI)

- 15.17.1 Les concurrents cherchent à marquer (marque ou point de trajectoire valide) le plus loin possible d'un point de référence, à l'intérieur d'une ou de plusieurs aires de marquage déterminées.
- 15.17.2 Données de l'épreuve :
- a. Description de l'aire ou des aires de marquage
 - b. Point de référence.
- 15.17.3 Le résultat est la distance entre la marque ou le point de trajectoire valide *le plus éloigné* et le point de référence. La plus grande distance est la meilleure.

15.18 PLUS GRANDE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (XDD)

- 15.18.1 Les concurrents cherchent à placer deux marques (marques ou points de trajectoire valides) aussi loin que possible l'une de l'autre, à l'intérieur d'une ou de plusieurs aires de marquage.
- 15.18.2 Données de l'épreuve :
- a. Définition de l'aire ou des aires de marquage.
- 15.18.3 Le résultat est la distance entre les deux marques ou les points de trajectoire valides les plus éloignés. La plus grande distance est la meilleure.

15.19 ANGLE (ANG)

- 15.19.1 Les concurrents cherchent à effectuer la plus grande altération de route possible par rapport à une direction donnée. Le changement de direction est l'angle entre la direction donnée et la ligne "A-B".
- 15.19.2 Données de l'épreuve :
- a. Description du point "A" et du point "B"
 - b. Direction donnée
 - c. Distance minimum et maximum entre "A" et "B"
- 15.19.3 Le résultat est l'angle entre la direction donnée et la ligne "A-B". Le plus grand angle est le meilleur.

15.20 EPREUVE 3D (3DT)

(pour compétitions avec détermination de résultat par GPS)

- 15.20.1 Les concurrents devront parcourir la plus grande distance à l'intérieur d'un espace déterminé.
- 15.20.2 Données de l'épreuve :
- a. Description de(s) espace(s) déterminé(s)
- 15.20.3 Le résultat est la distance horizontale cumulée entre points de trajectoire valides dans le(s) espace(s) déterminé(s). La plus grande distance est la meilleure.
-

ANNEXE 1 – LISTE DES ABBREVIATIONS

Réf règle	Abbr.	Règle
7.1	CTA	AIRE DE COMPETITION (Contest Area)
7.2.	OFB	AIRES HORS LIMITES (Out Of Bounds)
9.1	CLA	AIRE(S) DE DECOLLAGE COMMUN (Common Launch Area)
	PDC	POINT(S) DE DECOLLAGE COMMUN (Common Launch Point)
9.2.	ILA	AIRE(S) DE DECOLLAGE INDIVIDUEL (Individual Launch Area)
	PDI	POINT(S) DE DECOLLAGE INDIVIDUEL (Individual Launch Point)
9.2.2	LO	AUTORISATION DU PROPRIETAIRE (Landowner's permission)
9.18	T/O	DECOLLAGE (Take Off) (S1 ... etc.)
11.1	LND	ATTERRISSAGE (Landing)
12.6	MKR	MARQUEUR (Marker)
12.9	GMD	LARGAGE PAR GRAVITE (Gravity Marker Drop)
12.10	FMD	LARGAGE LIBRE (Free Marker Drop)
12.14	SRP	PERIODE DE RECHERCHE (Search Period)
12.17	SCP	PERIODE DE MARQUAGE (Scoring Period)
12.18	SCA	AIRE DE MARQUAGE (Scoring area)
12.20	MMA	AIRE DE MESURE DU MARQUEUR (marker measuring area)
15.1	PDG	BUT DECLARE PAR LE PILOTE (Pilot Declared Goal)
15.2	JDG	BUT DECLARE PAR L'ORGANISATEUR (Judge Declared Goal)
15.3	HWZ	VALSE HESITATION (Hesitation Watz)
15.4	FIN	RETOUR AUR BERCAIL (Fly In)
15.5	FON	BON CHOIX (Fly On)
15.6	HNH	RENARD (Hare and Hounds)
15.7	WSD	RENARD DECALE (Watership Down)
15.8	GBM	GORDON BENNETT MEMORIAL (Gordon Bennett Memorial)
15.9	CRT	RENDEZ-VOUS A L'HEURE (Calculated Rate Approach Task)
15.10	RTA	COURSE DE VITESSE (Race To an Area)
15.11	ELB	COUDE (Elbow)
15.12	LRN	TRIANGLE (Land Run)
15.13	MDT	PLUS COURTE DISTANCE (Minimum Distance)
15.14	SFL	PLUS COURTE DISTANCE DANS UN TEMPS DONNE (Shortest Flight)
15.15	MDD	PLUS COURTE DISTANCE ENTRE 2 MARQUEURS (Minimum Distance Double Drop)
15.16	XDT	PLUS GRANDE DISTANCE DANS UN TEMPS DONNE (Maximum Distance Time)
15.17	XDI	PLUS GRANDE DISTANCE (Maximum Distance)
15.18	XDD	PLUS GRANDE DISTANCE ENTRE 2 MARQUEURS (Maximum Distance Double Drop)
15.19	ANG	ANGLE (Angle)
15.20	3DT	Epreuve en 3D (3DT)
	TDS	Feuille d'épreuve (Task Data Sheet)
	WIS	Feuille météo (Weather Information sheet)
	FRF	Feuille de rapport de vol (Flight Report Form)
	GMF	Feuille de relevé GPS (GPS Measuring Form)
	TAS	Classement d'épreuve (Task Score Sheet)
	TOS	Classement Général (Total Score Sheet)
	GC	Contact Sol (Ground Contact)
	GB	Briefing Général

Règles sportives du 43^{ème} Championnat de France de Montgolfières,
d'après le Modèle de Règlement de Compétition 2016
version 1/2017, approuvée par la FFA

