52e Championnat de France de montgolfière
British National Hot Air Balloon Championship
Marmande, du 10 au 15 août 2026.

Règles sportives

F.F.A.

UK COMPETITION BALLOONING
TEAM GB BALLOONING

SECTION I - DETAILS DE LA MANIFESTATION 1
I.1 TITRE 1
I.2 CONTROLE 1
I.3 ORGANISATION 1
I.4 CORRESPONDANCE 1
I.5 RESPONSABLES 1
I.6 SITE 1
I.7 DATES 1
I.8 CAUTION 1
I.9 LANGUE 1
I.10 CLOTURE DES INSCRIPTIONS 2
I.11 RISQUES 2
I.12 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 (ZI) (7.3) 1
II.4 TERRAINS DE DECOLLAGE COMMUNS (9.1.1) 1
II.5 POINTS DE DECOLLAGE COMMUNS (9.1.2) 1
II.6 AUTORISATION DU PROPRIETAIRE (9.2.2) 1
II.7 BETAIL ET RECOLTES (10.6) 1
II.8 CODE DE LA ROUTE (10.11) 1
II.9 REGLES DE L'AIR (10.14) 1
II.10 PROCEDURE DE RAPPEL (10.15) 1
II.11 VITESSE VERTICALE (10.2.2) 2
II.12 BUTS CHOISIS PAR LE CONCURRENT (12.2) 2
II.13 EMPLACEMENT DU TABLEAU OFFICIEL (5.3.3) 2
II.14 HEURES DE PUBLICATION (5.1.5 et 5.2.5) 2
II.15 PUBLICATIONS : DERNIER JOUR DE VOL (5.1.3 et 5.2.3) 2
II.16 DETAIL DES LIMITES HORAIRES (5.1.5 et 5.2.5) 2
II.17 EQUIPAGE EN VOL (2.2.2) 2
II.18 DETAILS POUR L'UTILISATION DU SYSTEME "BALLOON LIVE" (6) 2
II.19 VOLUME BALLON (3.3) 4
II.20 ALTITUDE (14.6.4) 4
II.21 METHODE DE CALCUL DE RESULTAT 2D/3D (12.18.2) 5
II.22 STRUCTURE DE LA COMPETITION (6) 5
II.23 COORDONNEES SUR LES CARTES (7.8) 5
II.24 VERSION AXMER 5

SECTION III - REGLES SPORTIVES **1**

CHAPITRE 1 - OBJET DE LA COMPETITION **1**
1.1 OBJET 1
1.2 DEFINITION DU CHAMPION 1
1.3 INTERPRETATION DE LA LANGUE ANGLAISE 1
1.4 DOCUMENTS 1

CHAPITRE 2 - CONDITIONS D'ADMISSION **2**
2.1 CONCURRENT 2
2.2 DROITS DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS 2
2.3 QUALIFICATION 2
2.4 LICENCE SPORTIVE 2
2.5 RESPONSABILITÉS DES CONCURRENTS – ANTIDOPAGE 2
2.6 NOTIFICATION D'ENGAGEMENT 2
2.7 ACCEPTATION DU CODE SPORTIF, DES REGLES ET CONSIGNES 2
2.8 ACTION CONTRE L'ORGANISATEUR 3
2.9 RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES TIERS 3
2.10 SECURITE 3
2.11 RESPONSABILITE 3
2.12 ATTITUDE 3

CHAPITRE 3 - QUALIFICATION DES BALLONS **4**
3.1 DEFINITION D'UNE MONTGOLFIERE 4
3.2 AUTONOMIE EN CARBURANT 4
3.3 DESIGNATION DE LA MONTGOLFIERE 4
3.4 NAVIGABILITE 4
3.5 DOMMAGES 4
3.6 PILOTAGE AUTOMATIQUE 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 6
4.2 COMMISSAIRES 6
4.3 DEVOIRS DU JURY 6
4.4 RESPONSABLE DE LA SECURITE 6

CHAPITRE 5 - PLAINTES ET RECLAMATIONS **7**
5.1 PLAINTES 7
5.2 RECLAMATIONS 8
5.3 AUTRES RÈGLES CONCERNANT LES PLAINTES ET RECLAMATIONS 9

CHAPITRE 6 - ENREGISTREURS GPS **10**
6.1 ENREGISTREUR GPS 10
6.2 MANIPULATION 10
6.3 FORMULAIRE DE RAPPORT DE VOL (FRF) 10
6.4 PANNE DE L'ENREGISTREUR GPS 10

CHAPITRE 7 - CARTES **11**
7.1 AIRE DE COMPETITION 11
7.2 HORS-LIMITES 11
7.3 ZONES INTERDITES (ZI) 11
7.4 ZONES INTERDITES ACTIVES 11
7.5 PENETRATION DANS UNE ZONE INTERDITE 11
7.6 CARTES 11
7.7 ROTONDITE DE LA TERRE 11
7.8 COORDONNEES UTM 12
7.9 REFERENCE POUR LES DIRECTIONS 12

CHAPITRE 8 - PROGRAMME & BRIEFINGS 13
8.1 PROGRAMME DES EPREUVES 13
8.2 VALIDITE D'UNE EPREUVE 13
8.3 CHOIX DES EPREUVES 13
8.4 EPREUVES MULTIPLES 13
8.5 MODIFICATIONS DES REGLES 13
8.6 BRIEFING GENERAL 14
8.7 BRIEFING D'EPREUVE 14
8.8 DONNEES D'EPREUVE 14
8.9 BRIEFING COMPLEMENTAIRE 14
8.10 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES PAR OUTILS DE COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE 15
8.11 ENGAGEMENT DANS L'EPREUVE 15
8.12 ENGAGEMENT TARDIF 15
8.13 HEURE OFFICIELLE 15

CHAPITRE 9 - PROCEDURES D'ENVOL 16
9.1 TERRAIN(S) DE DECOLLAGE COMMUN (TDC) 16
9.2 TERRAINS DE DECOLLAGE INDIVIDUEL (TDI) 16
9.3 PROCEDURES DE DECOLLAGE 16
9.4 VEHICULES 16
9.5 REMPLISSAGE A L'AIR FROID 17
9.6 MÂT À SIGNAUX 17
9.7 SIGNAUX DE LANCEMENT 17
9.8 SONORISATION PUBLIQUE 17
9.9 PERIODE DE DECOLLAGE 17
9.10 OBSTRUCTION 17
9.11 TEMPS NECESSAIRE ET SUFFISANT 17
9.12 DELAI SUPPLEMENTAIRE 17
9.13 ORDRE DES DEPARTS 18
9.14 LANCEURS 18
9.15 DÉCOLLAGE AVEC RECOURS AUX LANCEURS OBLIGATOIRE 18
9.16 DECOLLAGE AVEC RECOURS FACULTATIF AUX LANCEURS 18
9.17 PERTE DE CONTROLE 18
9.18 DECOLLAGE 19
9.19 DECOLLAGE VALIDE 19
9.20 DECOLLAGE MANQUE 19
9.21 DEGAGEMENT DU TERRAIN D'ENVOL 19

CHAPITRE 10 - REGLES DE VOL 20
10.1 COLLISION ENTRE BALLONS 20
10.2 PILOTAGE DANGEREUX 20
10.3 DEGAGEMENT DES ABORDS DE LA CIBLE OU DU BUT 20
10.4 CHUTE D'OBJETS 20
10.5 COMPORTEMENT 20
10.6 BETAIL ET RECOLTES 20
10.7 PROPRIETAIRE 20
10.8 COLLISION 21
10.9 PERSONNES EMBARQUEES 21
10.10 EQUIPE AU SOL 21
10.11 CONDUITE DES VEHICULES 21
10.12 DEBARQUEMENT 21
10.13 ASSISTANCE 21
10.14 REGLEMENTATION AERIENNE 21
10.15 PROCEDURE DE RAPPEL 21

CHAPITRE 11 - ATTERRISSAGES 22
11.1 ATTERRISSAGES 22
11.2 ATTERRISSAGE LIBRE 22
11.3 ATTERRISSAGE DE COMPETITION 22
11.4 CONTACT AVEC LE SOL 1 22
11.5 CONTACT AVEC LE SOL 2 22
11.6 AUTORISATION DE RECUPERATION 22

CHAPITRE 12 – BUTS, MARQUEURS, POINT DE TRAJECTOIRE 23
12.1 BUT 23
12.2 BUT CHOISI PAR LE CONCURRENT 23
12.3 DECLARATION PAR LE CONCURRENT 23
12.4 CIBLE 23
12.5 MARQUEUR 24
12.6 LARGAGE DU MARQUEUR 24
12.7 LARGAGE DU MARQUEUR PAR GRAVITE 24
12.8 LARGAGE LIBRE DU MARQUEUR 24
12.9 MARQUE 24
12.10 DEPLACEMENT D'UN MARQUEUR 24
12.11 PERIODE DE RECHERCHE 24
12.12 MARQUEUR PERDU 25
12.13 PERIODE DE MARQUAGE 25
12.14 AIRE DE MARQUAGE 25
12.15 ESPACE DE MARQUAGE 25
12.16 AIRE DE MESURE DU MARQUEUR (MMA) 25
12.17 MARQUE VALIDE 26
12.18 POINT DE TRAJECTOIRE 26
12.19 POINT DE TRAJECTOIRE VALIDE 26
12.20 OFFICIELS SUR CIBLE 26

CHAPITRE 13 - PENALITES 27
13.1 INFRACTIONS SERIEUSES, COMPORTEMENT NON SPORTIF 27
13.2 PENALITES NON SPECIFIEES 27
13.3 PENALITES EN DISTANCE ET EN ALTITUDE 27
13.4 POINTS DE PENALITE 28
13.5 SCORE DE VOL RESPECTUEUX (RFS) 28

CHAPITRE 14 - RESULTATS 29
14.1 RESULTAT 29
14.2 SCORE 29
14.3 PUBLICATION DES SCORES 29
14.4 ORDRE DE CLASSEMENT 30
14.5 CALCUL DES POINTS 30
14.6 PRECISION 31
14.7 SCORES TOTAUX 31
14.8 CLASSEMENT DES NATIONS 31

CHAPITRE 15 - EPREUVES 32
15.1 BUT DECLARE PAR LE PILOTE (PDG) 32
15.2. BUT DECLARE PAR L'ORGANISATEUR (JDG) 32
15.3 VALSE-HESITATION (HWZ) 32
15.4 RETOUR AU BERCAIL (FIN) 32
15.5 LE BON CHOIX (FON) 33
15.6 CHASSE AU RENARD (HNH) 33
15.7 WATERSHIP DOWN (renard décalé) (WSD) 33
15.8 GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM) 34
15.9 RENDEZ-VOUS A L'HEURE (CRT) 34
15.10 COURSE DE VITESSE (RTA) 34
15.11 COUDE (ELB) 34
15.12 TRIANGLE (LRN) 35
15.13 PLUS COURTE DISTANCE (MDT) 35
15.14 PLUS COURTE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (SFL) 35
15.15 PLUS COURTE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (MDD) 35
15.16 PLUS GRANDE DISTANCE DANS UN TEMPS donné (XDT) 36
15.17 PLUS GRANDE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (XDI) 36
15.18 PLUS GRANDE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (XDD) 36
15.19 ANGLE (ANG) 36
15.20 EPREUVE 3D (3DT) 37
15.21 EPREUVE "PROFIL D'ALTITUDE" (APT) 37

ANNEXE 1 – LISTE DES ABREVIATIONS 38

MAJUSCULES	EXTRAITS DU CODE SPORTIF DE LA F.A.I., SECTION GENERALE & SECTION 1 (GS ET S1).
italiques	*Variantes ou précisions du règlement français par rapport aux MER's 2025.*
souligné	Modifications ou nouveautés du règlement AXMER 2025.

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 : Le COH est un document obligatoire qui s'utilise en complément de l'AXMER dans sa version actuelle.

SECTION I - DETAILS DE LA MANIFESTATION

I.1 TITRE

52e Championnat de France de Montgolfières

British National Hot Air Balloon Championships

I.2 CATEGORISATION

LA MANIFESTATION est le Championnat national français et le Championnat national britannique.

I.3 ORGANISATION

Le championnat est organisé par *la Commission Sportive de la FFA*.

I.4 CORRESPONDANCE

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

FFA
Aurèle PAINPARAY
6 rue Galilée - 75116 PARIS
France
Comsportive@ffaerostation.org

I.5 RESPONSABLES

Directeur des vols :	Vincent GOUNON
Directeur des vols adjoint :	Aurèle PAINPARAY
Responsable de la sécurité :	Benoit PETERLE
Président du Jury :	Benoit PELARD

I.6 SITE

Le championnat aura lieu à *Marmande (47) et dans les environs de la ville.*

I.7 DATES

Le championnat se tiendra du *10 au 16 août 2026. Le premier vol de compétition aura lieu le 11 août au matin. Le dernier vol de compétition aura lieu le 15 août au soir.*

I.8 CAUTION

LA CAUTION ACCOMPAGNANT UNE RECLAMATION SERA DE 100 EUROS. DANS LE CADRE D'UNE RECLAMATION COLLECTIVE, CHACUNE DES PERSONNES PORTANT RECLAMATION DEVRA PAYER LA CAUTION. (S1 An3 8.3)

I.9 LANGUE

I.9.1 *La langue officielle de la compétition sera le français.* POUR TOUTE INTERPRETATION, LA VERSION ANGLAISE PREVAUDRA. (GS 4.5.4)

I.9.2 Tout document imprimé (feuille d'épreuve, information météo, etc.) sera en *français*. La langue utilisée à l'oral pendant les briefings sera le *français*.

I.9.3 Dans les règles, l'utilisation du genre masculin est une convention. A chaque occurrence, le genre masculin sous-entend systématiquement le genre féminin.

I.10 CLOTURE DES INSCRIPTIONS

31 mai 2026.

I.11 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.12 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 (~ 980 000 EUR)
500 - 1000 kg :	1 500 000 SDR (~ 1 950 000 EUR)
1000 - 2700 kg :	3 000 000 SDR (~ 3 900 000 EUR)
2700 - 6000 kg :	7 000 000 SDR (~ 9 090 000 EUR)

Responsabilité de passagers / vols non commerciaux : 100 000 SDR (130 000 EUR) par passager.

Le concurrent doit présenter une attestation d'assurance 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 officielle de la compétition *sera affichée au tableau officiel d'informations. Le système de grille est en UTM, WGS84.* L'aire de compétition est la carte de compétition définie par ces quatre coins :

44°38'50'' / 0°0'25'' 44°38'50'' / 0°37'50''

44°19'50'' / 0°0'25'' 44°19'50'' / 0°37'50''

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 (ZI) (7.3)

La liste des ZI sera communiquée au Briefing Général.

II.4 TERRAINS DE DECOLLAGE COMMUNS (9.1.1)

La liste des terrains de décollage communs sera communiquée au Briefing Général.

II.5 POINTS DE DECOLLAGE COMMUNS (9.1.2)

Les coordonnées et altitudes des PDC seront communiquées au Briefing Général.

II.6 AUTORISATION DU PROPRIETAIRE (9.2.2)

En complément à la règle 9.2.2, les règles suivantes s'appliquent : les espaces publics, tels que les parcs publics, les places et les bords de rivière, sont considérés comme des lieux 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 soit fraîchement moissonné et/ou ne soit pas cultivé et qu'aucun dommage ne soit fait. Le trafic routier ne doit pas être perturbé.

II.7 BETAIL ET RECOLTES (10.6)

Les ballons ne doivent pas voler à moins de 500ft au-dessus des élevages ou des bâtiments contenant des élevages.

Des informations sur les élevages et cultures de la Région seront données au Briefing Général.

II.8 CODE DE LA ROUTE (10.11)

Les règles en vigueur sont celles du Code de la Route *français*.

II.9 REGLES DE L'AIR (10.14)

Les Règles de l'air en vigueur seront précisées au Briefing Général.

II.10 PROCEDURE DE RAPPEL (10.15)

La procédure de rappel se fera par SMS, envoyé sur les numéros de téléphone portable des compétiteurs fournis lors de l'inscription. La procédure sera testée 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 des raisons de sécurité.

Les annulations de briefings seront annoncées par SMS et sur le tableau électronique.

II.11 VITESSE VERTICALE (10.2.2)

Toutes les traces seront contrôlées avec le logiciel "Balloon Safety Analyzer". Les concurrents dépassant les limites de vitesse verticale suivantes seront pénalisés.

	Distance 3D	Vitesse vertical relative
Limite 1	25 m	3 m/s
Limite 2	50 m	5 m/s
Limite 3	75 m	8 m/s

Limite 4 : Dépasser une vitesse verticale absolue en montée de 8 m/s sera pénalisé.

II.12 BUTS CHOISIS PAR LE CONCURRENT (12.2)

Pour identifier un but sur la carte de compétition, les coordonnées doivent être écrites selon l'un des formats définis en II.23.

II.13 EMPLACEMENT DU TABLEAU OFFICIEL (5.3.3)

Le tableau électronique sera disponible sur www.WatchMeFly.net et mis à jour dès que possible. *Des notifications pourront être envoyées pour signaler des publications.*

Un tableau officiel sera affiché à l'entrée du centre de compétition.

II.14 HEURES DE PUBLICATION (5.1.5 et 5.2.5)

Les réponses aux plaintes et réclamations seront publiées dès que possible au tableau officiel. *Des notifications pourront être envoyées pour signaler des publications.*

II.15 PUBLICATIONS : DERNIER JOUR DE VOL (5.1.6 et 5.2.6)

Tous les scores, plaintes, réponses aux plaintes, réclamations et rapports du jury seront publiés dès que possible *au tableau officiel. Des notifications pourront être envoyées pour signaler des publications.*

II.16 DETAIL DES LIMITES HORAIRES (période de repos) (5.1.5 et 5.2.5)

Les heures comprises entre *00h et 05h* et entre *13h 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.17 EQUIPAGE EN VOL (2.2.2)

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

II.18 DETAILS POUR L'UTILISATION DU SYSTEME "BALLOON LIVE" (6)

a) Enregistreur GPS:

L'enregistreur GPS utilisé dans cet événement est l'application FAI "Balloon Live App" (BLA) avec un capteur Balloon Live Sensor (BLS) connecté. L'application est disponible pour iOS et Android. Elle doit être préalablement installée par chaque concurrent sur son propre appareil d'enregistrement (smartphone ou tablette).

Des détails et des instructions sur la façon d'acheter et d'utiliser l'application peuvent être trouvés sur https://balloonlive.org/

b) Connexion à la compétition :

Pour pouvoir être utilisée, l'application doit être connectée à la compétition en cours. Pour ce faire, cliquer sur l'icône "Utilisateur" en haut à droite de l'écran, cliquer sur "Available competitons", pour choisir la compétition voulue.

c) Données préconfigurées pour cette compétition :

• Nom de la compétition : 52e Championnat de France de Montgolfière / British National Hot Air Balloon Championship

• Intervalle d'enregistrement (secondes) : 1

• Date/heure : temps local (décalage UTC : 7200s)

• Autoriser plusieurs largages de marques électroniques : désactivé

• Autoriser plusieurs déclarations de buts électroniques : actif

• Format de déclaration : *4/4*

• altitude : pieds barométriques

• Source GPS : Balloon Live Sensor (appareil en cas de perte du signal GPS)

• Système géodésique : UTM WGS84

Pour être utilisé comme enregistreur de sauvegarde, le GPS du compétiteur devra être configuré avec un intervalle de temps d'enregistrement de 5 secondes maximum.

d) Manipulation par le concurrent :

• Pendant toute la durée de l'épreuve, le concurrent est responsable du stockage, de la recharge, de la manipulation ainsi que du bon fonctionnement des appareils utilisés (téléphone/ tablette, capteur BLS…).

• L'application Balloon Live App et le BLS doivent être activés 10 à 5 minutes avant le décollage prévu pour permettre une initialisation GPS correcte. L'enregistrement doit être lancé (Start flight) avant le décollage.

• Le concurrent est considéré comme entrant dans le vol de compétition par le début de l'enregistrement de la trace et le décollage.

• Durant le vol, l'appareil d'enregistrement doit rester attaché à la nacelle (montants ou bord de nacelle) pour assurer une réception GPS optimale.

• Les déclarations électroniques de buts sont enregistrées au moment où le bouton DECLARE est enfoncé.

• Les largages de marques électroniques sont enregistrés au moment où le bouton DROP est enfoncé.

• 5 à 10 minutes après l'atterrissage, l'enregistrement de la trace doit être arrêté (Stop flight dans le menu ⋮ en haut à droite de l'écran), puis ensuite le BLS sera éteint.

Pour le transfert des données, veuillez-vous reporter au point f) ci-dessous.

e) Buts et marques électroniques :

• Les déclarations 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. Les altitudes doivent être indiquées avec le minimum de chiffres nécessaires.

• Sauf indication contraire dans la feuille d'épreuve, une marque électronique est obligatoire pour chaque épreuve où aucune marque valide n'a été obtenue par un marqueur physique.

• Dans le cas où le même but est déclaré plus d'une fois, la dernière déclaration valide sera utilisée.

• Si une marque électronique est utilisée plus d'une fois, la première marque sera utilisée.

f) Données de suivi du vol (trace, but et marques électroniques) :

Les données de suivi sont transférées automatiquement au serveur si une connexion à Internet est disponible durant le vol ou lorsqu'elle est rendue disponible après le vol. Pour reprendre le transfert de données plus tard après le vol, ré-ouvrez l'application et la transmission commencera dans la minute. Assurez-vous que tous les points de suivi sont envoyés avant de fermer l'application ou de déconnecter l'appareil d'Internet.

L'icône A⬆ en haut à gauche de l'écran indique l'état de transfert des données :

- Rouge : une quantité importante de points de trace doit encore être transférée.
- Jaune : le chargement se termine.
- Verte : la trace est entièrement transférée et l'application peut être fermée.

Les données doivent être transférées sur le serveur *avant la fin de la période de recherche*. Pour les traces transférées plus tard, le concurrent sera pénalisé de 10 points de compétition par minute ou fraction de minute de retard, dans la dernière épreuve du vol.

Les données de vol restent la propriété du concurrent mais peuvent être mises à la disposition du public pour un suivi en direct. Dans ce cas, une autorisation explicite doit être donnée par le concurrent et la mise à jour sera retardée d'au moins 10 minutes.

g) Recommandations :

• Il est préférable que l'appareil mobile (smartphone ou tablette) sur lequel vous utiliserez l'appli soit dédié uniquement à cela. Pendant le vol, évitez de passer de l'application Balloon Live à d'autres applications, car le système d'exploitation de votre téléphone/tablette pourrait retirer la priorité de traitement à l'application, ce qui pourrait entraîner une interruption des communications avec le BLS. Ceci est particulièrement risqué si l'appli reste en arrière-plan pendant une période prolongée.

• Utilisez éventuellement une batterie d'appoint pour éviter les problèmes de batterie de votre appareil, smartphone ou tablette.

• Utilisez de préférence les appareils d'enregistrement en mode "en ligne" car les données sont transférées immédiatement.

• Au moment du briefing, assurez-vous d'actualiser les informations de vol dans l'application Balloon Live pendant que vous disposez de bonnes données mobiles ou d'un signal sans fil.

• Il est recommandé d'utiliser un appareil avec la version la plus récente de son système d'exploitation : pour Android, au moins la version 8, pour Apple la version 13.2 d'OS.

• L'appli doit être autorisée à accéder au stockage et à la localisation de l'appareil (en cas de dysfonctionnement du BLS.)

• La dernière version de l'appli est v.2035. N'hésitez pas à la mettre à jour dans vos smartphones / tablettes…

• Pour ceux qui possèdent leur propre BLS, merci de le mettre à jour avec la dernière version (4.19) du micrologiciel datant d'avril 2022, si ce n'est déjà fait. https://balloonlive.org/downloads/.

Un manquement aux instructions du chapitre II.18 pourra être pénalisé sans avertissement.

II.19 VOLUME BALLON (3.3)

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

II.20 ALTITUDE (14.6.4)

L'altitude barométrique sera utilisée pendant ce championnat.

II.21 METHODE DE CALCUL DE RESULTAT 2D/3D (12.18.2)

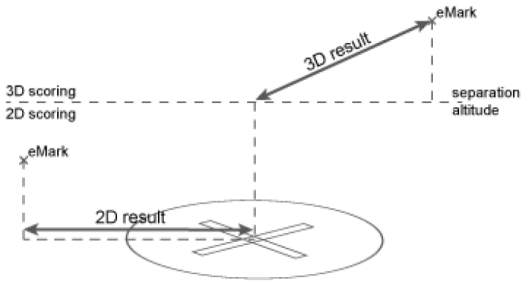
L'altitude de séparation entre la méthode de scoring 2D et la méthode de scoring 3D est de 500ft AGL.

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.22 STRUCTURE DE LA COMPETITION (6)

La compétition sera menée *en utilisant enregistreurs GPS et équipes de mesure.*

II.23 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 la liste établie pour la compétition et <u>communiquée lors du Briefing Général</u>

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 (" / "). Dans tous les cas, les 2 coordonnées seront clairement séparées et la coordonnée horizontale figurera toujours en premier.

<u>II.24 VERSION AXMER</u>

<u>Ce règlement est basé sur la version 2-2026 de l'AXMER publiée le 20 mai 2026. Les éventuels ajustements de la section III sont indiqués en italique.</u>

SECTION III - REGLES SPORTIVES

CHAPITRE 1 - OBJETS

1.1 OBJET

LES OBJECTIFS DE LA MANIFESTATION SONT DE :
- 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.

(S1 5.2)

1.2 DEFINITION DU CHAMPION

1.2.1 *Un seul classement sera établi.*

LE VAINQUEUR SERA LE CONCURRENT AYANT TOTALISE LE PLUS GRAND NOMBRE DE POINTS A L'ISSUE DE LA MANIFESTATION. (S1 5.8.1)

Le champion de France sera le concurrent français tel que défini en section III 2.2.1 ayant totalisé le plus grand nombre de points à l'issue de la manifestation.

1.2.2 *Sans objet*

1.2.3 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. (S1 5.8.3)

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. Licence du pilote
b. Carnet de vol du pilote
c. Certificat médical du pilote
d. Carnet de route du ballon
e. Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN)
f. Certificat d'Immatriculation
g. Attestation d'assurance
h. Licence FFA
i. Passeport ou carte d'identité

CHAPITRE 2 - CONDITIONS D'ADMISSION

2.1 CONCURRENT

2.1.1 PERSONNE ENGAGEE ET PARTICIPANT A LA COMPETITION. (SG 4.2.1)

2.1.2 APRES LE DEBUT DU BRIEFING GENERAL, AUCUN CHANGEMENT DE CONCURRENT N'EST PERMIS. (S1 5.5.5)

2.2 DROITS DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS

2.2.1 La manifestation est ouverte à tout pilote, titulaire d'une licence de pilote de ballon à air chaud, adhérant à la FFA, quelle que soit sa nationalité, s'il est qualifié.

Le championnat de France est ouvert à tout pilote français, ou étranger résidant en France depuis 3 ans s'il n'a pas prétendu au titre de champion d'un autre pays durant cette période, titulaire d'une licence de pilote de ballon à air chaud, adhérant à la FFA, s'il est qualifié.

2.2.2 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) dans les 5 dernières années.

2.2.3 LES CHAMPIONNATS DU MONDE, CONTINENTAUX ET LES EVENEMENTS INTERNATIONAUX PARTICULIERS peuvent être tenus selon les catégories suivantes :

GENERAL : SANS LIMITATION D'AGE OU DE GENRE

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

JUNIOR : TOUTES LES PERSONNES A BORD DU BALLON, A L'EXCEPTION DES OFFICIELS DE COMPETITION, NE DOIVENT PAS DEPASSER l'âge limite défini dans la section S1.

(S1 5.1 + 5.1.1)

2.3 QUALIFICATION

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 QUALITE DE COMMANDANT DE BORD DE BALLON A AIR CHAUD, A LA DATE DE DEBUT DU CHAMPIONNAT. (S1 5.6.4.1)
Les pilotes devront afficher un RFS supérieur à 0% pour chaque vol.

2.4 LICENCE SPORTIVE

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

2.5 RESPONSABILITÉS DES CONCURRENTS – ANTIDOPAGE

Les pilotes doivent se conformer aux directives de la WADA (World Anti-Doping Agency) et pourront être soumis à des contrôles de substances interdites durant la compétition. Ils seront tenus de coopérer aux contrôles antidopage.
LES CONCURRENTS PRESENTANT UN ETAT DE SANTE NECESSITANT L'UTILISATION DE SUBSTANCE OU DE PROTOCOLE INTERDITS DOIVENT AVOIR OBTENU UNE AUTORISATION D'USAGE A FINS THERAPEUTIQUES (AUT) AVANT LA TENUE DE LA COMPETITION. (GS 4.4.2.4, COH 2.12)

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 ET CONSIGNES

PAR LEUR INSCRIPTION, LES CONCURRENTS S'ENGAGENT A CONNAITRE, COMPRENDRE, ACCEPTER ET RESPECTER SANS RESERVE LE CODE SPORTIF, LES REGLES ET CONSIGNES DE LA MANIFESTATION. ILS CONCOURRONT AVEC SPORTIVITE ET AURONT UN COMPORTEMENT IRREPROCHABLE. (GS 4.4.1)

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 dommage 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

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 ET 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. (S1 An3 3)

2.12 ATTITUDE

LE CONCURRENT ET SON EQUIPAGE SE COMPORTERONT AVEC SPORTIVITE ET OBEIRONT AUX DIRECTIVES DES OFFICIELS. TOUT COMPORTEMENT INCONSIDERE OU VIOLATION D'ESPACE AERIEN SERA PENALISE PAR LE DIRECTEUR. (S1 An3 4)

CHAPITRE 3 - QUALIFICATION DES BALLONS

3.1 DEFINITION D'UNE MONTGOLFIERE

3.1.1 Aérostat - aéronef plus léger que l'air.

BALLON LIBRE DE CLASSE A – AEROSTAT TENANT STATIQUEMENT EN L'AIR, SANS AUCUN MOYEN DE PROPULSION D'AUCUNE SORTE. (S1 2.1.1)

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. (S1 2.1.1.2)

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 un vol 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 m^3 (catégorie AX8, 105 000 ft^3). Pour des compétitions particulières, par exemple en montagne, d'autres catégories pourront être ajoutées en Section II.

3.4 NAVIGABILITE

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. (S1 5.5.3)

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 de compétition.

3.6 PILOTAGE AUTOMATIQUE

TOUT DISPOSITIF DE PILOTAGE AUTOMATIQUE EST INTERDIT, QUELLES QUE SOIENT SES CARACTERISTIQUES. (S1 5.9.2)

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 des deux côtés opposés avec le numéro de compétition.

3.9 NACELLE

Le terme "nacelle" comprend tout compartiment pour équipage ou passagers, 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) ou 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 officiel.*

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 l'intérieur d'une aire de mesure des marqueurs (MMA) ou à moins de 100 m d'un but ou d'une cible défini par le Directeur des vols ou d'un but du concurrent.

CHAPITRE 4 - OFFICIELS

4.1 DIRECTEUR DE LA MANIFESTATION

4.1.1 LE DIRECTEUR ASSUME LA TOTALITE DE LA CHARGE OPERATIONNELLE DE LA MANIFESTATION. IL EST RESPONSABLE DE LA BONNE ORGANISATION, DE L'HARMONIE ET DE LA SECURITE DE LA MANIFESTATION.

LE DIRECTEUR SERA ASSISTE D'UN DIRECTEUR ADJOINT ET D'OFFICIELS POUR LES QUESTIONS TECHNIQUES. LA *FFA* VALIDE LE CHOIX DU DIRECTEUR ET DE SON ADJOINT. (S1 5.11)

4.1.2 LE DIRECTEUR PRENDRA TOUTE DECISION OPERATIONNELLE QU'IL JUGERA OPPORTUNE, DANS LE RESPECT DES REGLES SPORTIVES. 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. (GS 5.2.5.1)

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

4.2.1 LES COMMISSAIRES CONSEILLENT LE DIRECTEUR.

LES COMMISSAIRES VEILLENT AU BON DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION, SIGNALENT TOUTE INCORRECTION OU INFRACTION AU REGLEMENT ET AUX CONSIGNES, TOUT COMPORTEMENT DANGEREUX POUR LA SECURITE DES CONCURRENTS OU DU PUBLIC, AINSI QUE TOUT AGISSEMENT PREJUDICIABLE AU SPORT.

ILS INSTRUISENT LES QUESTIONS SOUMISES A L'EXAMEN DU JURY. ILS PEUVENT PARTICIPER AUX REUNIONS DU JURY EN TANT QU'OBSERVATEUR OU TEMOIN. (GS 5.2.2)

Ils conseillent le Directeur sur l'interprétation des règles et sur les pénalités.

4.2.2 LES COMMISSAIRES NE DOIVENT PAS ETRE MEMBRES DU COMITE D'ORGANISATION. ILS PEUVENT AVOIR DES POUVOIRS D'EXECUTION TELS QUE DEFINIS DANS LA SECTION AD HOC DU CODE SPORTIF. (GS 5.2.2)

4.3 DEVOIRS DU JURY

4.3.1 LE ROLE DU JURY EST DE JUGER OU D'INTERPRETER LE REGLEMENT.

4.3.2 EN PLUS DE LA PRESIDENCE DES REUNIONS DU JURY, LE PRESIDENT DU JURY 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 LA SITUATION SOIT REVUE PAR LE JURY. SI LA SITUATION RESTE INSATISFAISANTE, LE JURY A LE DROIT D'ANNULER LA MANIFESTATION ET DE DEMANDER LE REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION. (S1 5.10.3)

4.3.3 TOUT MEMBRE DU JURY DOIT AVOIR UNE PARFAITE CONNAISSANCE DU CODE SPORTIF, AINSI QUE DES REGLES GOUVERNANT LA MANIFESTATION. AU MOINS UN MEMBRE DU JURY DOIT ASSISTER AUX EPREUVES DE LA COMPETITION. (GS 5.2.4.4)

4.3.4 Un membre du jury ne peut pas occuper une autre place dans l'organisation de la manifestation.

4.3.5 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

4.4.1 *LA COMMISSION SPORTIVE* VALIDERA LE CHOIX D'UN RESPONSABLE DE LA SECURITE. (S1 5.11)

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). (S1 5.11)

CHAPITRE 5 - PLAINTES ET RECLAMATIONS

5.1 PLAINTES (S1 An3 7) (COH 2.11)

UNE DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES EXIGENCES DE DEPOT DE PLAINTE PEUT ÊTRE TROUVÉE DANS LE GS.6.2.

5.1.1 EXPLICATION

UN CONCURRENT INSATISFAIT A PROPOS DE N'IMPORTE QUEL SUJET 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.

5.1.2 PLAINTE

L'OBJET D'UNE PLAINTE EST D'OBTENIR UNE RECTIFICATION SANS AVOIR A DEPOSER UNE RECLAMATION. LA PLAINTE EST UNE DEMANDE D'UN CONCURRENT AUPRES DU DIRECTEUR POUR ENQUETER SUR TOUT SUJET QUI NE LE SATISFAIT PAS. UNE PLAINTE CONCERNERA UN SEUL SUJET. EN CAS DE SUJETS MULTIPLES, UNE PLAINTE DEVRA ETRE DEPOSEE PAR SUJET.

5.1.3 FORMAT DE LA PLAINTE

UNE PLAINTE SE DEPOSE PAR ECRIT.

DANS LE CADRE D'UNE PLAINTE COLLECTIVE, ELLE DOIT ETRE SIGNEE PAR TOUS LES PLAIGNANTS.

5.1.4 TRAITEMENT DES PLAINTES

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.

5.1.5 DELAIS DE PLAINTES

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

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.

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

5.1.6 DELAIS REDUITS DE PLAINTES

LES PLAINTES DEPOSEES LE DERNIER JOUR DE VOL DU CHAMPIONNAT OU APRES, SERONT SOUMISES au directeur dans l'heure suivant la publication des résultats officiels.

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

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.

5.1.7 COMMUNICATION ET PUBLICATION

LES REPONSES AUX PLAINTES SERONT AFFICHEES AU TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION A HEURES FIXES ANNONCEES A L'AVANCE PAR LE DIRECTEUR. LE DIRECTEUR DES VOLS PUBLIERA LE TEXTE DES PLAINTES AINSI QUE LA REPONSE. LORSQUE LES RESULTATS DU CHAMPIONNAT PEUVENT ETRE AFFECTES PAR LA REPONSE A UNE PLAINTE, ILS NE DEVRONT PAS ETRE CONSIDERES COMME FINAUX JUSQU'A CE QUE LA PLAINTE SOIT TRAITEE.

5.2 RÉCLAMATIONS (S1 An3 8) (COH 2.11)

UNE DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES EXIGENCES DE DEPOT DE RÉCLAMATION PEUT ÊTRE TROUVÉE DANS LE GS.6.3.

5.2.1 RECLAMATION

UN CONCURRENT A LE DROIT DE PRESENTER UNE RECLAMATION S'IL N'EST PAS SATISFAIT DE LA REPONSE DONNEE A UNE PLAINTE DEPOSEE DURANT LA MANIFESTATION. UNE RECLAMATION CONCERNERA UN SEUL SUJET. EN CAS DE SUJETS MULTIPLES, UNE RECLAMATION DEVRA ETRE DEPOSEE PAR SUJET.

5.2.2 FORMAT DE LA RECLAMATION

UN CONCURRENT DEVRA DECLARER SON INTENTION DE RECLAMER AU DIRECTEUR DANS UN DELAI D'1 heure APRES LA REPONSE A SA PLAINTE. UNE RÉCLAMATION NE DOIT TRAITER QU'UN SEUL SUJET.

DANS UN DELAI DE 8 heures APRES LA REPONSE A SA PLAINTE LE CONCURRENT SOUMETTRA SA RECLAMATION PAR ECRIT, ACCOMPAGNEE DE LA CAUTION.

5.2.3 CAUTION

LA CAUTION ACCOMPAGNANT UNE RECLAMATION SERA DE 100 EUROS. EN CAS DE RECLAMATION COLLECTIVE, CHACUNE DES PERSONNES PORTANT RECLAMATION DEVRA PAYER LA CAUTION.

5.2.4 TRAITEMENT DES RECLAMATIONS

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

LE DIRECTEUR PRESENTERA SANS DELAI TOUTE RECLAMATION AU PRESIDENT DU JURY.

LE PRESIDENT DU JURY CONVOQUERA LE JURY DANS LES *24* HEURES APRES RECEPTION D'UNE RECLAMATION.

LE JURY ENTENDRA TOUTES LES PARTIES IMPLIQUEES PAR LA RECLAMATION, APPLIQUERA LE CODE SPORTIF DE LA FAI ET LES REGLES DE LA COMPETITION. (GS 6.3.2)

LE PRESIDENT DU JURY REDIGERA IMMEDIATEMENT UN RAPPORT CIRCONSTANCIE QU'IL REMETTRA SANS DELAI AU DIRECTEUR QUI LE PUBLIERA. (GS 6.3.2)

5.2.5 DELAIS DE RECLAMATIONS

LES DECLARATIONS D'INTENTIONS DE RECLAMER ET LES RECLAMATIONS SERONT REMISES DANS LES DELAIS IMPARTIS (voir 5.2.2)

Les heures de repos définies dans les détails de la compétition ne compteront pas dans les délais de réclamation.

5.2.6 DELAIS REDUITS DE RECLAMATIONS

LES RECLAMATIONS DEPOSEES LE DERNIER JOUR DU CHAMPIONNAT OU APRES, le seront dans l'heure suivant la publication de la réponse à la plainte.

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

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.

5.2.7 PUBLICATION

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

5.2.8 DROIT D'AUDIENCE

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

5.2.9 PREUVE D'INFRACTION AUX REGLES

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.

5.3 AUTRES RÈGLES CONCERNANT LES PLAINTES ET RECLAMATIONS

5.3.1 REMBOURSEMENT DE LA CAUTION

LA CAUTION N'EST RECUPERABLE QUE SI LA RECLAMATION EST RETIREE AVANT LE DEBUT DU TRAITEMENT DE LA RECLAMATION, OU S'IL EST DÉCIDÉ QUE LA RÉCLAMATION EST BIEN FONDEE. (GS 6.3)

5.3.2 APPROBATION DES RESULTATS PAR LE JURY ET REMISE DES PRIX

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. (GS 5.2.4.7)

LES résultats DU CHAMPIONNAT SONT DEFINITIFS QUAND TOUTES LES RECLAMATIONS ONT ETE TRAITEES PAR LE JURY ET QUAND LE JURY AURA CESSE SES FONCTIONS. LES résultats DEFINITIFS DOIVENT ETRE PUBLIES AVANT LA REMISE DES PRIX. (S1 An3 9)

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

5.3.3 TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION

Le tableau officiel est l'endroit où seront publiés tous les résultats, les classements, les réponses aux plaintes et aux réclamations, toutes les communications officielles relatives à la compétition. Chaque information portera date et heure d'affichage.

Le tableau officiel d'information sera soit électronique en ligne, soit en format physique.

Toute information postée sur le tableau officiel d'information physique sera également signée.

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 – ENREGISTREURS GPS

6.1 ENREGISTREURS GPS

L'enregistreur GPS est un système 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 enregistreurs 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.

6.2 MANIPULATION

Les règles relatives à la manipulation des enregistreurs GPS sont précisées en Section II.

6.3 FORMULAIRE DE RAPPORT DE VOL (FRF)

6.3.1 Un formulaire de rapport de vol (FRF) indiquant lieux et heures de décollage et d'atterrissage, estimations de résultats, tout problème avec des propriétaires de terrains ainsi que toute autre information pertinente devra être rempli par le concurrent.

6.3.2 Tout retard injustifié à transmettre le FRF pourra être pénalisé jusqu'à 100 points d'épreuve.

6.4 PANNE DE L'ENREGISTREUR GPS

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

6.4.2 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. 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 GPS officiel *(selon la règle II.18.b).*

6.4.3 Une marque électronique enregistrée par l'enregistreur 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 de l'enregistreur 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 (ZI)

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 ZI 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 ZI 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 ZI : ROUGE, JAUNE et BLEUE.

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

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

7.4 ZONES INTERDITES ACTIVES

Lors de chaque briefing d'épreuve, les ZI 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 ZI 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 ZI, 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 basés sur le système de référence cartographique et le système de grille spécifiés dans la section II seront considérés comme précis sans arrondi. Les calculs de distance seront effectués en 2D, sauf pour les résultats explicitement définis autrement.

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, pourra s'élever jusqu'à 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 restants.

8.2 VALIDITE D'UNE EPREUVE

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. (S1 5.9.1)

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

8.2.3 Les épreuves d'un vol ne sont pas valides si moins de 50% des compétiteurs décollent.

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 <u>Les concurrents ratant la MMA ou décidant de ne pas larguer leur(s) marqueur(s), ou s'il est précisé que les résultats de l'épreuve sont établis à partir de points de trajectoire GPS, sont engagés dans l'épreuve suivante s'ils dépassent la limite physique (surface, ligne de coordonnées, arc, etc.) ou la limite de temps correspondante.</u>

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

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 La feuille d'épreuve précise quel(s) marqueur(s) et/ou marque(s) électronique(s) doit (doivent) être utilisé(s) pour chaque épreuve. 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.

8.4.8 Si un concurrent largue dans une épreuve plus de marqueurs physiques que ceux dédiés à l'épreuve, et qu'il obtient des marques valides, son résultat sera établi à partir d'une marque électronique. Si une marque électronique est déclenchée plusieurs fois, la première marque dans le temps sera utilisée.

8.5 MODIFICATIONS DES REGLES

8.5.1 *LES REGLES DE COMPETITION SONT CONFORMES AUX REGLES DU CODE SPORTIF. (S1 5.7.1.2) Elles devront être approuvées à l'avance par la FFA et ne sont plus modifiables ensuite.*

8.5.2 Les règles d'épreuves définies au chapitre 15 sont modifiables sans autorisation.

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

8.6 BRIEFING GENERAL

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 *ET 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. (S1 An3 6)

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 oralement, par écrit 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
b. heures de lever et de coucher du soleil
c. ZI en vigueur
d. terrain d'envol
e. distance minimum entre le PDI et tous les buts/cibles de l'organisateur (si applicable)
f. période de décollage
g. heure et lieu du prochain briefing
h. vol solo ou non
i. période de recherche
j. QNH (si requis pour l'utilisation des enregistreurs GPS)

8.8.3 Données d'épreuves :

a. couleur des marqueurs à utiliser (si utilisés)
b. séquence des épreuves/marqueurs (si autre que dans l'ordre)
c. méthode de largage (par gravité ou libre)
d. Aire de Mesure du Marqueur (MMA)
e. période de marquage, aire de marquage et/ou espace aérien de marquage (si besoin)
f. données de l'épreuve suivant la règle d'épreuve

8.9 BRIEFING COMPLEMENTAIRE

S'il s'avère nécessaire de fournir aux concurrents des informations complémentaires ou des modifications aux données d'épreuves sur le terrain de décollage commun, un pavillon rose sera déployé au mât à signaux avant le début de la période décollage. Le concurrent se rendra ou se fera représenter au pied du mât. Les informations seront données oralement et un document écrit pourra être distribué. Tous les concurrents seront censés avoir pris connaissance des informations. Un officiel pourra aussi distribuer une circulaire auprès de chaque montgolfière, en recueillant la signature du concurrent ou d'un membre de son équipage.

8.10 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES PAR OUTILS DE COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE (COH 2.4.9)

Pour les terrains de décollage individuel et comme possibilité supplémentaire pour les terrains de décollage communs, des outils de communication électronique peuvent être utilisés pour donner aux concurrents des informations complémentaires ou des modifications aux données d'épreuves. Sur un terrain de décollage commun, les concurrents seront informés du changement par une méthode définie au briefing général.

Des annonces liées à la sécurité (annulations, avertissements de danger) peuvent être faites à tout moment à l'aide d'outils de communication électronique. (8.2.2)

Des modifications mineures des données d'épreuve peuvent être apportées à condition que la communication par voie électronique soit effectuée au moins 20 minutes avant le début de la période de décollage pour un terrain de décollage individuel et au moins 10 minutes avant le début de la période de décollage pour un terrain de décollage commun.

Tout autre changement de données d'épreuve doit être effectué lors d'échanges personnels ou de briefings supplémentaires.

8.11 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.

8.12 ENGAGEMENT TARDIF

8.12.1 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 celles concernant les ZI.

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

8.13 HEURE OFFICIELLE

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

CHAPITRE 9 - PROCEDURES D'ENVOL

9.1 TERRAIN(S) DE DECOLLAGE COMMUN (TDC)

9.1.1 Un ou plusieurs terrains choisis par l'organisateur, utilisés quand les pilotes partent ensemble d'un terrain de décollage commun. Un pilote décollant hors du terrain de décollage 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 de décollage commun, sauf pour des raisons de sécurité et seulement après l'accord d'un officiel.

9.1.2 Le POINT DE DECOLLAGE COMMUN (PDC) est le point situé sur le terrain de décollage 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 (TDI)

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 les lanceurs 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

Les brûleurs peuvent être testés brièvement et l'air froid peut être introduit dans l'enveloppe pour l'assemblage et les vérifications. Mais avant que l'autorisation de chauffer les montgolfières ne soit donnée, le gonflage à chaud ne pourra pas commencer, les ventilateurs ne pourront pas être utilisés, aucune partie de l'enveloppe ne pourra pas se trouver à plus de 2 mètres du sol. Les ventilateurs pourront être testés ou utilisés avant la période de décollage à moins que n'importe quel drapeau soit hissé. Cette règle ne s'applique pas à l'Aire de Décollage Individuelle (ILA).

9.6 MÂT À SIGNAUX

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 50 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.

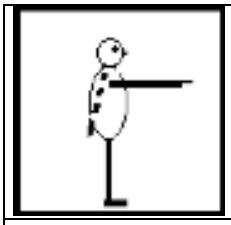
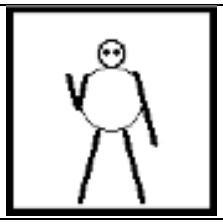
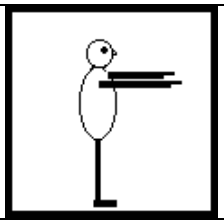
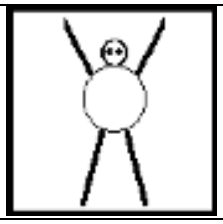
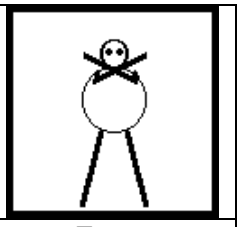
9.14.2 Le Directeur des vols peut rendre l'utilisation de lanceurs obligatoire pour tous les concurrents ou facultative.

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

LE POINT ET L'HEURE AUXQUELS UN AEROSTAT A DECOLLE. (S1 3.3)

UN AEROSTAT A DECOLLE LORSQUE SES ENVELOPPE, NACELLE, EQUIPAGE, TOUTES PARTIES DE SON EQUIPEMENT ET CHARGE UTILE, N'ONT PLUS CONTACT AVEC LE SOL OU AVEC LA SURFACE DE L'EAU OU QUOI QUE CE SOIT QUI Y SOIT RELIE. (S1 3.2)

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 ENTRE BALLONS

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.
Un contact nacelle-enveloppe sera pénalisé quelle que soit la vitesse d'approche verticale.

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, en l'air ou au sol, seront pénalisés jusqu'à 1000 points de compétition. Cette pénalité sera également prise en compte pour le calcul du RFS.

La pénalité sera doublée à chaque infraction répétée dans les vols suivants 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

10.2.1 Un pilotage dangereux (par exemple tout vol exposant à un risque non justifié d'autres ballons, ou des personnes au sol), ne causant pas nécessairement de collision, sera pénalisé jusqu'à la disqualification de la compétition. La pénalité sera doublée à chaque infraction répétée dans les vols suivants et le concurrent pourra être interdit de vol pour le(s) prochain(s) vol(s).

10.2.2 Le dépassement des limites de vitesse verticale telles que définies dans la Section II sera pénalisé conformément aux paramètres publiés et pourra être pénalisé en plus au titre de 10.2.1.

10.2.3 Les points de pénalité attribués au titre de cette règle seront également utilisés pour le calcul du RFS

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 1000 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 en 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 amené à effectuer un vol en solo, comme indiqué dans les données de l'épreuve. Pénalité en cas d'infraction : pas de résultat.

10.10 EQUIPE AU SOL

10.10.1 L'équipe est constituée de toutes les personnes qui participent au décollage et à la récupération du ballon ainsi que de celles qui renseignent le pilote sur toute information concernant les épreuves, telles que des informations météo ou la position des autres ballons lors de la compétition. Ces personnes peuvent agir pour plusieurs ballons, mais doivent être inscrites avec un pilote en particulier.

10.10.2 Sans objet

10.10.3 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 final.

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 et 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 - ATTERRISSAGES

11.1 ATTERRISSAGES

Le concurrent fait un atterrissage libre quand il a terminé toutes ses épreuves durant le vol.

11.2 ATTERRISSAGE LIBRE

11.2.1 Quand un concurrent fait un atterrissage libre, le point d'atterrissage est l'endroit où s'est définitivement arrêtée la nacelle après l'atterrissage.

11.2.2 Sauf indication contraire dans les données d'épreuve, pas d'atterrissage libre à moins de 50 m d'une MMA ou, s'il n'y a pas de MMA, à moins de 200 m de tout but ou cible choisi par le Directeur ou le concurrent ou de toute marque physique du concurrent (pénalités : voir pénalités en distance).

11.3 ATTERRISSAGE DE COMPETITION

11.3.1 La position retenue pour les mesures est la position de la nacelle après son immobilisation complète. 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.

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 50 m d'une MMA ou, s'il n'y a pas de MMA, à moins de 200 m de tout but ou cible choisi par le Directeur ou le concurrent (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 ferme 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 200 points d'épreuve pour chaque contact.

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 ou la surface de l'eau ou tout ce qui repose ou est relié au sol dans une MMA ou à moins de 200 m d'un but ou d'une cible choisie par le Directeur ou par le concurrent. La pénalité est de 100 points d'épreuve pour chaque contact léger et de 500 points d'épreuve pour chaque contact ferme. La pénalité s'applique à l'épreuve du but ou de la cible concerné(e).

Notes :

- Un contact donné n'entraîne qu'une seule pénalité, selon l'une ou l'autre des deux règles.
- Un contact est ferme si l'on observe le moindre mouvement induit de la nacelle ou de l'enveloppe.

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 Point déterminé par ses coordonnées et altitude, défini par le Directeur ou choisi par le concurrent.

12.1.2 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

Les types de buts autorisés pour les déclarations de buts par le concurrent doivent être conformes à la feuille d'épreuve et à la 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 ne respectant pas les restrictions de la Section II ou de la feuille d'épreuve 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 feuille 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 chronométreur ferme la boîte de déclaration à l'heure définie et acceptera les déclarations tardives en inscrivant sur chacune l'heure de réception en minutes et secondes.

12.3.5 Les pénalités pour déclarations tardives, qui doivent être faites durant une période spécifiée avant le décollage, seront de 50 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, la déclaration sera considérée invalide.

12.3.7 Les buts qui ne remplissent pas les conditions de distance ou les limitations d'altitude relative seront scorés conformément à la règle de pénalités en distance. Les déclarations ne respectant pas les limites ou les limites d'altitude absolue seront considérées invalides.

12.3.8 Un pilote n'ayant pas de déclaration valide n'aura pas de résultat.

12.3.9 Toutes les déclarations faites avant le décollage seront considérées comme étant faites au décollage, en temps, position et altitude pour les éventuelles vérifications de limites.

12.4 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. Si aucune cible n'est déployée à moins de 100 m des coordonnées spécifiées, le concurrent doit viser ces coordonnées et effectuer un marquage électronique. La règle 12.18.3 de MMA ne s'applique pas. Ces coordonnées serviront également au calcul / à la mesure de toute autre épreuve de ce vol.

12.5 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.

12.6 LARGAGE DU MARQUEUR

Le marqueur peut être lancé à la main, sauf en cas de largage par gravité imposé dans la feuille d'épreuve.

12.7 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. La main de la personne qui largue le marqueur ne doit pas être à l'extérieur de la nacelle.
Pénalité pour infraction à cette règle, sauf indication contraire sur la feuille d'épreuve :
- infraction mineure sans avantage dans la compétition : 50 points d'épreuve.
- infraction avec avantage dans la compétition : 50 mètres seront ajoutés au résultat du concurrent dans la direction la plus désavantageuse.

Sauf indication contraire sur la feuille d'épreuve, 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.

12.8 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 mètres seront ajoutés au résultat du concurrent dans la direction la plus désavantageuse.

12.9 MARQUE

12.9.1 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 a été déplacé après l'atterrissage et qu'une preuve indiscutable de sa position originale est disponible, la mesure sera basée sur cette position. 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 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.

12.9.2 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.

12.9.3 Si aucune marque n'a été établie, le concurrent sera scoré avec sa marque suivante ou la position de son atterrissage, au meilleur des deux.

12.10 DEPLACEMENT D'UN MARQUEUR

Seul un officiel peut toucher ou déplacer un marqueur au sol.

12.11 PERIODE DE RECHERCHE

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

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

12.12 MARQUEUR PERDU

12.12.1 Un marqueur, largué dans la MMA, est considéré comme perdu s'il n'a pas été trouvé et s'il n'est pas en possession 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 prétendument largué dans la MMA est considéré comme perdu, alors le résultat du concurrent sera établi à partir d'une marque électronique, comme si le concurrent avait manqué la MMA.

12.12.2 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 de l'enregistreur GPS seront utilisées pour déterminer le résultat du concurrent à partir de l'interprétation la moins favorable des éléments de preuve disponibles.

12.12.3 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.

12.13 PERIODE DE MARQUAGE

12.13.1 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.

12.13.2 Un concurrent n'obtiendra de résultat que si son marqueur ou tout autre marqueur suivant est au sol, ou s'il a atterri, dans les limites de temps. Sinon, son résultat sera établi à partir d'une marque électronique.

12.13.3 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).

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

12.14 AIRE DE MARQUAGE

12.14.1 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 la rive intérieure de la rivière, la bordure intérieure de la route. Dès qu'une partie du sac lesté se trouve à l'intérieur de l'aire de marquage, la marque est considérée comme valide.

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

12.15 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 enregistreurs GPS et selon la règle II.20. Tout point de trajectoire enregistré exactement sur la ligne ou l'altitude limite sera considéré comme valide.

12.16 AIRE DE MESURE DU MARQUEUR (MMA)

12.16.1 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.

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

12.16.3 Les concurrents qui n'obtiendront pas de marque physique à l'intérieur de la MMA obtiendront un résultat établi à partir d'une marque électronique.

12.17 MARQUE VALIDE

12.17.1 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.

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

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

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

12.18 POINT DE TRAJECTOIRE

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

12.18.2 Quand des buts ou des cibles sont utilisés, les résultats basés sur des marques électroniques seront des distances 2D ou 3D modifiée ou 3D entre le but/la cible et la marque électronique. Les détails sont précisés en Section II.

12.18.3 Le résultat d'un concurrent basé sur une marque électronique ne peut être meilleur que le plus mauvais résultat possible dans l'aire de mesure du marqueur (MMA).

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

12.19 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.

12.20 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 décamètre.

CHAPITRE 13 – PENALITES (COH Penalty Guide)

13.1 INFRACTIONS SERIEUSES, COMPORTEMENT NON SPORTIF

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 UN PARTICIPANT OU UN CONCURRENT QUI TENTERA DÉLIBÉRÉMENT DE BERNER OU TROMPER LES OBSERVATEURS, OFFICIELS OU COMMISSAIRES OU QUI INTERFÉRERA AVEC UN AUTRE PARTICIPANT OU CONCURRENT OU SA PROPRIÉTÉ, SERA DISQUALIFIÉ DE LA MANIFESTATION. (S1 AN3 5).

EST ENTENDU COMME UN COMPORTEMENT ANTISPORTIF, LA CONDUITE D'UN PARTICIPANT QUI VIOLE LES RÈGLES GÉNÉRALEMENT ACCEPTÉES DE L'ESPRIT SPORTIF ET DE FAIR-PLAY, INCLUANT LA FALSIFICATION DE DOCUMENTS, L'UTILISATION D'ÉQUIPEMENTS INTERDITS OU DE DROGUES INTERDITES, PORTANT DISCRÉDIT SUR LE SPORT OU LA FAI. LES COMPORTEMENTS ANTISPORTIFS ET LA TRICHE PEUVENT ÊTRE PUNIS PAR UNE DISQUALIFICATION D'UN ÉVÉNEMENT DU OU DES PARTICIPANTS CONCERNÉS. (S1 AN5 5).

13.2 PENALITES NON SPECIFIEES

13.2.1 Un concurrent qui enfreint une règle pour laquelle la pénalité n'est pas spécifiée encourt 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 ET EN ALTITUDE

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 ou d'altitude, 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 à moins de 50 m d'une MMA ou, si aucune MMA n'est définie, à moins de 200 m de buts / cibles ou de toute marque physique du concurrent seront pénalisés de 200 points d'épreuve.

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 ou d'altitude 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 sera scoré dans le 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.

13.4.3 Certaines pénalités seront prises en compte pour le calcul du RFS. Elles seront indiquées comme telles dans les résultats de l'épreuve.

13.5 SCORE DE VOL RESPECTUEUX (RFS) (COH)

Le Score de Vol Respectueux est une méthode de suivi continu du niveau de pénalités pour infractions graves infligées aux pilotes de compétition du monde entier.

13.5.1 Les pénalités suivantes seront utilisées pour calculer le RFS d'un pilote :

Collision entre ballons

Pilotage dangereux

13.5.2 Le RFS d'un concurrent sera de 100 % s'il n'a reçu aucune pénalité applicable au cours des deux années précédentes. Le score diminuera à chaque pénalité et sera calculé selon la formule suivante :

RFS = 1 - (Total de toutes les pénalités RFS des 2 dernières années) / 1500

13.5.3 Statut RFS

VERT – RFS entre 100 % et 50 % - aucune limitation

JAUNE – RFS inférieur à 50 % et supérieur à 0 % - aucune limitation

ROUGE – Un concurrent avec un RFS de 0 % ou moins ne sera pas autorisé à participer aux compétitions de catégorie 1 ou 2. Un concurrent atteignant un RFS de 0 % durant une compétition ne sera pas autorisé à participer à la suite de cette compétition.

La limitation du statut rouge ne deviendra active qu'après le traitement d'une éventuelle réclamation. Si la réclamation est rejetée, tous les vols depuis l'attribution du statut rouge seront considérés comme "pas de vol".

13.5.4 Chaque pénalité RFS sera supprimée du dossier du concurrent 2 ans après sa survenance.

.

CHAPITRE 14 - RESULTATS

14.1 RESULTAT

Le résultat d'un concurrent est 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

14.3.1 LES SCORES DE CHAQUE EPREUVE SONT PUBLIES LE PLUS TOT POSSIBLE au tableau officiel d'information. (S1 5.9.4)

14.3.2 Les feuilles de résultats porteront les informations suivantes : (S1 5.9.4)

a. NOM DE LA MANIFESTATION, DATE DE L'EPREUVE, NUMERO DE L'EPREUVE, NOM DE L'EPREUVE ET REGLE APPLIQUEE ET HEURE OFFICIELLE DE PUBLICATION.
b. pour chaque concurrent, ses : rangs de classement, numéro de compétition et nom, résultat, score et le cas échéant, les PENALITES SUIVIES du type de pénalité, LA REGLE APPLIQUEE ET UNE BREVE DESCRIPTION.
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 ne seront pas classés pour toutes les épreuves du vol et ne recevront pas de 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 (COH 2.10.6)

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 (moitié supérieure des performances) :

POINTS = 1 000 – [(1 000 - SM) / (RM - W)] x (R - W)

FORMULE 2 (moitié inférieure des performances) :

POINTS = 1 000 x (P + 1 - L) / P

FORMULE 3 (pilotes du groupe B) :

POINTS = 1 000 x [(P + 1 - A) / P] - 200

P = nombre de concurrents participant au vol
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 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.

Lors de calculs de distances ou de positions, l'arrondi ne doit être effectué qu'à la fin des calculs, mais pas dans les étapes intermédiaires.

14.6.3 Les résultats sont ex aequo quand la performance est la 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 SCORES TOTAUX

14.7.1 Le score total d’un concurrent est la somme de tous ses scores d’épreuve.

14.7.2 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.

14.8 CLASSEMENT DES NATIONS

Sans Objet

CHAPITRE 15 - EPREUVES

15.1 BUT DECLARE PAR LE PILOTE (PDG)

15.1.1 Les concurrents cherchent à obtenir une marque près d'un but qu'ils choisissent et déclarent avant le décollage.

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(s) but(s) et le PDC (point de décollage commun) ou le PDI (point de décollage individuel) selon la feuille d'épreuve.
e. Distance min. et max. entre le(s) but(s) et tout but défini par le Directeur des vols.

15.1.3 Le résultat est la distance entre la marque et le 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 obtenir une marque près d'un but déclaré.

15.2.2 Données de l'épreuve :

a. Position du but ou de la cible.

15.2.3 Le résultat est la distance entre la marque et la cible, si elle est déployée, ou le but. La plus courte distance est la meilleure.

15.3 VALSE-HESITATION (HWZ)

15.3.1 Les concurrents cherchent à obtenir une marque 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 entre la marque et la cible la plus proche, si elle est déployée, ou le but le plus proche. La plus courte distance est la meilleure.

15.4 RETOUR AU BERCAIL (FIN)

15.4.1 Les concurrents choisissent leur site de décollage et cherchent à obtenir une marque près d'un but désigné ou d'une cible.

15.4.2 Données de l'épreuve :

a. Position du but ou de la cible

15.4.3 Le résultat est la distance entre la marque et la cible, si elle est déployée, ou le but. La plus courte distance est la meilleure.

15.4.4 Il ne pourra être tenté qu'un seul résultat (largage de marqueur).

15.5 LE BON CHOIX (FON)

15.5.1 Les concurrents cherchent à obtenir une marque 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.
e. Distance min. et max. entre le point de déclaration et le(s) but(s) déclaré(s).
f. Distance min. et max. entre le(s) but(s) déclaré(s) et tout but défini par le Directeur des vols.

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

15.6 CHASSE AU RENARD (HNH)

15.6.1 Les concurrents suivent un ballon renard et cherchent à obtenir une marque près d'une cible déployée à moins de deux mètres au vent de la nacelle du ballon renard 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 entre la marque et la cible. La plus courte distance est la meilleure.

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

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

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

15.7 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 obtenir une marque près d'une cible déployée à moins de deux mètres au vent de la nacelle du ballon 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 entre la marque et 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 obtenir une marque 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 entre la marque et la cible, si elle est déployée ou le but. La plus courte distance est la meilleure.

15.9 RENDEZ-VOUS A L'HEURE (CRT)

15.9.1 Les concurrents cherchent à obtenir une marque 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 l'aire (ou des aires) de marquage et de leur période d'ouverture.

15.9.3 Le résultat est la distance entre la marque et la cible, si elle est déployée, ou leu but. La plus courte distance est la meilleure.

15.9.4 Le concurrent qui ne marque pas 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 obtenir une marque ou un point de trajectoire valide, selon les données d'épreuve, 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 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 points de trajectoire.

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 *Sans objet*

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 obtenir une marque ou un 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.

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

15.14.1 Les concurrents cherchent à obtenir une marque ou un 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. Définition 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 obtenir deux marques ou points de trajectoire valides aussi près que possible l'un 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 obtenir une marque ou un 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 entre la marque ou le point de trajectoire valide le plus éloigné et le point de référence. La plus grande distance est la meilleure.

15.16.4 *Sans objet*

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

15.17.1 Les concurrents cherchent à obtenir une marque ou un 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 obtenir deux marques ou points de trajectoire valides aussi loin que possible l'un 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)

15.20.1 Les concurrents cherchent à 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 les points de trajectoire valides dans l'(es) espace(s) déterminé(s). La plus grande distance est la meilleure.

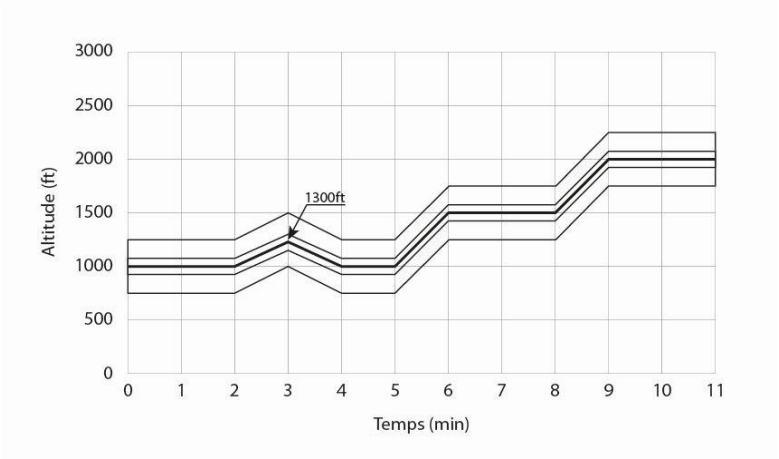
15.21 EPREUVE "PROFIL D'ALTITUDE" (APT)

15.21.1 Les concurrents cherchent à rester le plus longtemps à l'intérieur d'un espace déterminé. L'espace aérien est défini par une ou deux bandes autour d'un profil d'altitude donné, où le temps passé dans la bande intérieure est multiplié par 2, celui passé dans la bande extérieure par 1. Le temps passé hors de cette bande n'est pas comptabilisé. L'épreuve débutera au déclenchement d'une marque électronique.

15.21.2 Données de l'épreuve :

a. Description de(s) espace(s) déterminé(s)

15.21.3 Le résultat est le temps cumulé à l'intérieur de l'(es) espace(s) déterminé(s). La plus grande durée est la meilleure.



ANNEXE 1 – LISTE DES ABREVIATIONS

Réf règle	Abr.	SIGNIFICATION
2.3, 13.5	**RFS**	SCORE DE VOL RESPECTUEUX (Respectful Flying Score)
6.3	**FRF**	FORMULAIRE DE RAPPORT DE VOL (Flight Report Form)
7.2	**HL**	HORS-LIMITES (Out of Bounds)
7.3	**ZI**	ZONES INTERDITES (Prohibited Zones)
9.1	**TDC**	TERRAIN(S) DE DECOLLAGE COMMUN (Common Launch Area)
9.1.2	**PDC**	POINT(S) DE DECOLLAGE COMMUN (Common Launch Point)
9.2	**TDI**	TERRAIN(S) DE DECOLLAGE INDIVIDUEL (Individual Launch Area)
9.2.3	**PDI**	POINT(S) DE DECOLLAGE INDIVIDUEL (Individual Launch Point)
12.16	**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 AU 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 3D (3D Shape Task)
15.21	**APT**	EPREUVE "PROFIL D'ALTITUDE" (Altitude Profile Task)