

COMMISSION INTERNATIONALE D'AEROSTATION

19^e Coupe d'Europe de Montgolfières

24^e Coupe du Monde des Dames

REGLES SPORTIVES



Modèle de règlement uniforme
POUR COMPETITION DE MONTGOLFIERES

Version d'avril 2015

Secrétariat de la FAI. Maison du Sport International, Av. de Rhodanie 54, CH-1007 Lausanne

Tel: +41-21-345 1070 Fax: +41-21-345 1077 email: sec@fai.org

SECTION I - DETAILS DE LA MANIFESTATION 1

I.1	TITRE 19e Coupe d'Europe de Montgolfières, 24e Coupe du Monde des Dames.....	1
I.2	CONTROLE S1 An 3.2	1
I.3	ORGANISATION	1
I.4	CORRESPONDANCE	1
I.6	SITE	1
I.7	DATE.....	1
I.8	CAUTION S1 An3 8.3.....	1
I.9	LANGUE SG3.9.5 part.....	1
I.10	ACCESSION.....	1
I.11	CLOTURE DES INSCRIPTIONS.....	1
I.12	RISQUES	1
I.13	ASSURANCES	1

SECTION II - DETAILS DE LA COMPETITION..... 1

II.1	AIRE DE LA COMPETITION voir 7.1	2
II.2	HORS LIMITES voir 7.2.....	2
II.3	LISTE DES ZONES INTERDITES (Z.I.) voir 7.3	2
II.4	TERRAIN(S) d'ENVOL COMMUN(S) voir 9.1.1	2
II.5	POINT(S) de DECOLLAGE COMMUN(S) voir 9.1.2.....	2
II.6	AUTORISATION DU PROPRIETAIRE voir 9.3.....	2
II.7	BETAIL ET RECOLTES voir 10.6.....	2
II.8	CONDUITE ROUTIERE voir 10.11	2
II.9	REGLES DE L'AIR voir 10.14	3
II.10	PROCEDURES DE RAPPEL voir 10.15	3
II.11	BUTS voir 12.1.....	3
II.12	BUTS CHOISIS PAR LE CONCURRENT voir 12.2	3
II.13	EMPLACEMENT DU TABLEAU OFFICIEL voir 5.10.....	3
II.14	HEURES DE PUBLICATION voir 5.3	3
II.15	PUBLICATIONS : DERNIER JOUR DE VOL voir 5.6.3	3
II.16	EQUIPAGE EN VOL voir 2.2.2	4
II.17	DETAILS POUR L'UTILISATION DES GPS LOGGERS voir 6.8.....	4
II.18	DETAIL DES LIMITES HORAIRES (période de repos) voir 5.6.....	4
II.19	VOLUME BALLON voir 3.3.....	4
II.20	MARQUE ESTIMEE voir 12.16.2	4
II.21	ALTITUDE voir 14.6.4.....	4
II.22	METHODE DE CALCUL DE RESULTAT 2D/3D voir 12.22.2.....	4
II.23	STRUCTURE DE LA COMPETITION voir 6.1	5
II.24	COORDONNEES SUR LES CARTES voir 7.8	5

SECTION III - REGLES SPORTIVES..... 6

CHAPITRE 1 - OBJET DE LA COMPETITION..... 6

1.1	OBJET.....	6
1.2	DEFINITION DU CHAMPION	6
1.4	DOCUMENTS.....	6

CHAPITRE 2 - CONDITIONS D'ADMISSION..... 7

2.1	CONCURRENT	7
2.2	DROITS DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS.....	7
2.3	QUALIFICATION S1 5.6.4	7
2.4	LICENCE SPORTIVE	7
2.5	ENGAGEMENT	7
2.6	NOTIFICATION D'ENGAGEMENT.....	7
2.7	ACCEPTATION DU CODE SPORTIF & DES REGLES	7
2.8	ACTION CONTRE L'ORGANISATEUR	7
2.9	RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES TIERS	7
2.10	SECURITE	8
2.11	RESPONSABILITE	8
2.12	ATTITUDE.....	8

CHAPITRE 3 - QUALIFICATION DES BALLONS 9

3.1	DEFINITION D'UNE MONTGOLFIERE.....	9
-----	------------------------------------	---

3.2	AUTONOMIE EN CARBURANT.....	9
3.3	DESIGNATION DE LA MONTGOLFIERE.....	9
3.4	NAVIGABILITE.....	9
3.5	DOMMAGES.....	9
3.6	PILOTAGE AUTOMATIQUE S1 5.9.2.....	9
3.7	ALTIMETRE.....	9
3.8	DOSSARDS DE COMPETITION.....	9
3.9	NACELLE.....	9
3.10	RECUPERATION.....	9
CHAPITRE 4	- OFFICIELS.....	10
4.1	DIRECTEUR DE LA MANIFESTATION.....	10
4.2	COMMISSAIRES (stewards).....	10
4.3	JURY SG4.3.1, 4.3.2, S1 5.10 part.....	10
4.4	RESPONSABLE DE LA SECURITE.....	10
CHAPITRE 5	- PLAINTES ET RECLAMATIONS.....	11
5.1	EXPLICATION VERBALE S1 An3 7.1.....	11
5.2	PLAINTE SG 5.1.1, S1 An3 7.....	11
5.3	REPOSES AUX PLAINTES.....	11
5.4	PUBLICATION.....	11
5.5	RECLAMATION S1 An3 8.....	11
5.6	DELAIS SG 5.1.1, S1 An 3 7.....	11
5.6.1	DELAIS DE PLAINTE.....	11
5.6.2	DELAIS DE RECLAMATION.....	12
5.6.3	DELAIS REDUITS DE PLAINTES ET RECLAMATIONS S1 An3 7.6, 8.6 part.....	12
5.7	TRAITEMENT DES RECLAMATIONS SG 4.3.2, 5.5 part.....	12
5.8	REMBOURSEMENT DE CAUTION.....	12
5.9	APPROBATION DES RESULTATS PAR LE JURY ET REMISE DES PRIX.....	12
5.10	TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION.....	12
CHAPITRE 6	- OBSERVATEURS ET GPS.....	13
6.1	STRUCTURE DE LA COMPETITION.....	13
6.2	OBSERVATEURS.....	13
6.3	AFFECTATION.....	13
6.4	AIDE DANS LA COMPETITION.....	13
6.5	DEMANDE DE TEMOIGNAGE.....	13
6.6	OBSERVATEURS DURANT LA RECUPERATION.....	13
6.7	PHOTOGRAPHIES.....	13
6.8	RAPPORT DE L'OBSERVATEUR.....	13
6.9	LOGGER GPS.....	14
6.10	MANIPULATION.....	14
6.11	FEUILLE DE RAPPORT DE VOL (FRF) (dans les compétitions sans observateurs).....	14
6.12	RESPONSABILITE.....	14
6.13	PANNE DU LOGGER GPS.....	14
CHAPITRE 7	- CARTES.....	15
7.1	AIRE DE COMPETITION.....	15
7.2	HORS-LIMITES.....	15
7.3	ZONES INTERDITES (Z.I.).....	15
7.4	ZONES INTERDITES ACTIVES.....	15
7.5	PENETRATION DANS UNE ZONE INTERDITE.....	15
7.6	CARTES.....	15
7.7	ROTONDITE DE LA TERRE.....	15
7.8	COORDONNEES UTM.....	15
7.9	REFERENCE POUR LES DIRECTIONS.....	15
CHAPITRE 8	- PROGRAMME & BRIEFINGS.....	16
8.1	PROGRAMME DES EPREUVES.....	16
8.2	VALIDITE D'UNE EPREUVE S1 5.9.1.....	16
8.3	CHOIX DES EPREUVES.....	16
8.4	EPREUVES MULTIPLES.....	16
8.5	MODIFICATIONS DES REGLES SG 3.9.1.....	16
8.6	BRIEFING GENERAL S1 An3 6.....	18
8.7	BRIEFING D'EPREUVE.....	18
8.8	DONNEES D'EPREUVE.....	18

8.9	BRIEFING COMPLEMENTAIRE	18
8.10	ENGAGEMENT DANS L'EPREUVE	19
8.11	ENGAGEMENT TARDIF	19
8.12	HEURE OFFICIELLE	19
CHAPITRE 9	- PROCEDURES D'ENVOL	20
9.1	TERRAIN(S) D'ENVOL COMMUN	20
9.2	TERRAINS DE DECOLLAGE INDIVIDUEL	20
9.3	PROCEDURES DE DECOLLAGE	20
9.4	VEHICULES	20
9.5	REPLISSAGE A L'AIR FROID	20
9.6	POINT DE SIGNALISATION	21
9.7	SIGNAUX DE LANCEMENT	21
9.8	SONORISATION PUBLIQUE	21
9.9	PERIODE DE DECOLLAGE	21
9.10	OBSTRUCTION	21
9.11	TEMPS NECESSAIRE ET SUFFISANT	21
9.12	DELAI SUPPLEMENTAIRE	21
9.13	ORDRE DES DEPARTS	21
9.14	LANCEURS	21
9.15	DÉCOLLAGE AVEC RECOURS AUX LANCEURS OBLIGATOIRE	22
9.16	DECOLLAGE AVEC RECOURS FACULTATIF AUX LANCEURS	22
9.17	PERTE DE CONTROLE	22
9.18	DECOLLAGE S1 3.2.6.2, 3.2.6.6	22
9.19	DECOLLAGE VALIDE	22
9.20	DECOLLAGE MANQUE	23
9.21	DEGAGEMENT DU TERRAIN D'ENVOL	23
CHAPITRE 10	- REGLES DE VOL	24
10.1	COLLISION EN VOL	24
10.2	PILOTAGE DANGEREUX	24
10.3	DEGAGEMENT DES ABORDS DE LA CIBLE OU DU BUT	24
10.4	CHUTE D'OBJETS	24
10.5	COMPORTEMENT A L'EGARD DES TIERS	24
10.6	BETAIL ET RECOLTES	24
10.7	PROPRIETAIRE	24
10.8	COLLISION	24
10.9	PERSONNES EMBARQUEES	25
10.10	EQUIPE AU SOL	25
10.11	CONDUITE DES VEHICULES	25
10.12	DEBARQUEMENT	25
10.13	ASSISTANCE	25
10.14	REGLEMENTATION AERIENNE	25
10.15	PROCEDURE DE RAPPEL	25
CHAPITRE 11	- ATERRISSAGES	26
11.1	ATERRISSAGES	26
11.2	ATERRISSAGE LIBRE	26
11.3	ATERRISSAGE DE COMPETITION	26
11.4	CONTACT AVEC LE SOL 1	26
11.5	CONTACT AVEC LE SOL 2 (près d'un but)	26
11.6	AUTORISATION DE RECUPERATION	26
CHAPITRE 12	- BUTS & MARQUEURS	27
12.1	BUT	27
12.2	BUT CHOISI PAR LE CONCURRENT	27
12.3	DECLARATION PAR LE CONCURRENT	27
12.4	(NON UTILISE)	28
12.5	CIBLE	28
12.6	MARQUEUR	28
12.7	(NON UTILISEE)	28
12.8	LARGAGE DU MARQUEUR	28
12.9	LARGAGE DU MARQUEUR PAR GRAVITE	28
12.10	LARGAGE LIBRE DU MARQUEUR	28
12.11	MARQUE	28

12.13	DEPLACEMENT D'UN MARQUEUR	28
12.14	PERIODE DE RECHERCHE	30
12.15	MARQUEUR PERDU (compétitions avec résultats GPS).....	30
12.16	MARQUEUR PERDU (dans les compétitions avec observateurs et sans résultats GPS)	30
12.17	PERIODE DE MARQUAGE	30
12.18	AIRE DE MARQUAGE.....	30
12.19	ESPACE DE MARQUAGE	32
12.20	AIRE DE MESURE DU MARQUEUR (MMA)	32
12.21	MARQUE VALIDE	32
12.22	POINT DE TRAJECTOIRE	32
12.23	POINT DE TRAJECTOIRE VALIDE	32
12.24	OFFICIELS SUR CIBLE	32
CHAPITRE 13 - PENALITES.....		33
13.1	INFRACTIONS SERIEUSES, COMPORTEMENT SPORTIF SG5.2.2.3 part	33
13.2	PENALITES NON SPECIFIEES	33
13.3	PENALITES EN DISTANCE	33
13.4	POINTS DE PENALITE	33
13.5	PREUVE D'INFRACTION AUX REGLES S1 An3 8.9	33
CHAPITRE 14 - RESULTATS		34
14.1	RESULTAT	34
14.2	SCORE	34
14.3	PUBLICATION DES SCORES S1 5.9.4 part.....	34
14.4	ORDRE DE CLASSEMENT.....	34
14.5	CALCUL DES POINTS	35
14.6	PRECISION	35
14.7	MESURES (pour les compétitions sans détermination de résultat par GPS)	36
14.8	SCORES TOTAUX	36
CHAPITRE 15 - LES EPREUVES		37
15.1	BUT DECLARE PAR LE PILOTE (PDG).....	37
15.2.	BUT DECLARE PAR L'ORGANISATEUR (JDG)	37
15.3	VALSE-HESITATION (HWZ)	37
15.4	RETOUR AU BERCAIL (FIN)	37
15.5	LE BON CHOIX (FON)	38
15.6	CHASSE AU RENARD (HNN).....	38
15.7	WATERSHIP DOWN (renard décalé) (WSD).....	39
15.8	GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)	39
15.9	RENDEZ-VOUS A L'HEURE (CRT)	39
15.10	COURSE DE VITESSE (RTA).....	40
15.11	COUDE (ELB).....	40
15.12	TRIANGLE (LRN)	40
15.13	PLUS COURTE DISTANCE (MDT).....	40
15.14	PLUS COURTE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (SFL).....	41
15.15	PLUS COURTE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (MDD).....	41
15.16	PLUS GRANDE DISTANCE DANS UN TEMPS donné (XDT)	41
15.17	PLUS GRANDE DISTANCE DANS UNE AIRE DE MARQUAGE (XDI)	41
15.18	PLUS GRANDE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (XDD)	42
15.19	ANGLE (ANG).....	42
15.20	EPREUVE 3D (3DT) (pour compétitions avec détermination de résultat par GPS).....	42
ANNEXE 1 – LISTE DES ABREVIATIONS		43

MAJUSCULES	EXTRAITS DU CODE SPORTIF DE LA F.A.I., SECTION GENERALE & SECTION 1 (SG ET S1).
<i>italiques</i>	<i>variantes ou précisions du règlement français par rapport aux MER's 2013.</i>
<u>souligné</u>	modifications ou nouveautés du règlement AXMER 2013

Documents associés (dernière version):

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

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

SECTION I - DETAILS DE LA MANIFESTATION

I.1 TITRE 19e Coupe d'Europe de Montgolfières, 24^e Coupe du Monde des Dames

I.2 CONTROLE (S1 An 3.2)

La manifestation est une compétition approuvée par la FAI en catégorie 2 / CIA SPORTING EVENT, sous le contrôle de la Commission Internationale d'Aérostation.

I.3 ORGANISATION

La compétition est organisée par :
Compagnie Française de Montgolfières.

I.4 CORRESPONDANCE

Les inscriptions et courriers officiels de la compétition sont à adresser à :
Rose Anne Achard
19 rue du Moulin - Le Bouchot Marin - 86530 Naintré - FRANCE
Mobile +33 6 11 22 12 37 e-mail : rose.anne.achard@gmail.com

I.5 RESPONSABLES

Directeur des vols :	Jacques Bernardin
Directeurs délégués :	Ally Odell & Klaus Friedrich
Responsable de la sécurité :	Christian Mandin
Président du Jury :	Ramon Noguera

I.6 SITE

La compétition aura lieu à Blanzac et Mainfonds Aubeville, Charente, France.

I.7 DATE

Du jeudi 30 juillet au dimanche 2 août 2015. La première épreuve de compétition aura lieu le 30 juillet au soir. La dernière épreuve de compétition aura lieu le 2 août au soir.

I.8 CAUTION (S1 An3 8.3)

La caution accompagnant une réclamation est de 60 euros.

I.9 LANGUE (SG 3.9.5)

I.9.1 LES LANGUES OFFICIELLES DE LA COMPETITION SONT L'ANGLAIS ET LE FRANÇAIS. EN CAS D'AMBIGUÏTE, LA VERSION ANGLAISE PREVAUDRA.

I.10 ACCESSION (SG 3.6.1)

La compétition est ouverte aux pilotes de toute Nation dont l'Aéroclub a rempli ses obligations auprès de la FAI.

I.11 CLOTURE DES INSCRIPTIONS

Clôture des inscriptions : 31 mai 2015.

I.12 RISQUES

La montgolfière et tout ce qui appartient au concurrent est utilisée chaque instant à ses risques et périls. Par son engagement dans la compétition, le concurrent accepte de renoncer à toute plainte en cas de blessures pour lui-même, de perte ou de dommages à ses biens.

I.13 ASSURANCES

Chaque ballon sera assuré contre toute action de la part de Tiers pour le montant minimum exigé par la réglementation Européenne en vigueur. Le concurrent présentera une attestation d'assurances valable durant la période de la compétition pour lui-même et pour tout aérostat qu'il pilotera.

SECTION II - DETAILS DE LA COMPETITION

II.1 AIRE DE LA COMPETITION (7.1)

La carte de compétition est définie par les cartes IGN 1/50000 affichées au tableau officiel d'information. Grille UTM WGS84.

L'aire de la compétition est comprise dans les cartes de compétition.

II.2 HORS LIMITES (7.2)

Pas de zones hors limites.

II.3 LISTE DES ZONES INTERDITES (7.3)

Les zones interdites sont imprimées sur les cartes. Une liste des zones interdites additionnelles pourra être donnée au briefing général et affichée au tableau officiel.

II.4 TERRAIN(S) d'ENVOL COMMUN(S) (9.1.1)

Les terrains d'envol communs seront situés à La Genétouze, Angoulême, Jonzac et Chez Charron.

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

La Genétouze 2798/1360 (30T), Angoulême 7750/5990 (31T), Jonzac 0120/3500 (30T) et Chez Charron 6570/4450 (31T). Les coordonnées plus précises et altitudes des PDC seront communiquées au briefing général ou aux briefings d'épreuve et affichées au tableau officiel.

II.6 AUTORISATION DU PROPRIETAIRE (9.3)

La présence d'un officiel n'est pas obligatoire pour recueillir l'autorisation du propriétaire.

Complément à la règle 9.3 : Il est possible de décoller et atterrir sur des zones publiques ouvertes telles que des parcs, des jardins publics et des bords de rivières, sans demande d'autorisation. Par ailleurs, il est permis de décoller sans autorisation d'une petite route ou d'un chemin, si l'enveloppe du ballon peut être étalée dans le champ adjacent, et pourvu que ce champ soit récolté ou non cultivé et qu'aucun dommage n'y soit causé. La circulation routière ne doit pas être entravée.

Complément à la règle 11.6 : Avant de pénétrer avec le véhicule de récupération dans un champ, même s'il n'est pas cultivé, ou s'il s'agit d'une prairie fauchée, chaque équipage devra s'efforcer d'obtenir l'autorisation du propriétaire. Si le propriétaire est introuvable, le ballon devra être remballé avant que le véhicule ne pénètre sur le terrain. L'équipage et le véhicule quitteront le terrain dès que possible.

II.7 BETAIL ET RECOLTES (10.6)

Faire attention au bétail. Ne pas s'approcher à moins de 1000 ft (ou 300 m) du bétail ou de bâtiments pouvant abriter du bétail. Tout ce qui est cultivé dans un champ est une récolte. Ne jamais se poser dans une culture. Pénalité : jusqu'à 1000 points de compétition. Il est facile d'atterrir dans cette campagne. Les blés sont récoltés. Les prairies sont en principe fauchées. Eviter les champs de tournesol, maïs, et bien-sûr, les vignes. En cas de problème, contacter le centre de compétition. Christian Mandin, responsable des relations avec les agriculteurs, vous assistera. Ne donnez pas d'argent.

II.8 CONDUITE ROUTIERE (10.11)

Ne pas stationner à moins de 100 m des intersections. Ne jamais s'arrêter sur la chaussée, stationner les véhicules sur le bas-côté de la route.

II.9 REGLES DE L'AIR (10.14)

Espaces aériens contrôlés du Nord au Sud :

CTR	Angoulême	(classe D) SOL/2300	ZI rouge	Angoulême
TMA 5	Limoges	(classe E) 4300/FL115	ZI bleue	Angoulême
TMA 4	Limoges	(classe E) 2300/4300	ZI bleue	Angoulême
CTR	Cognac	(classe D) SOL/1500	ZI rouge	Mainfonds Ouest, Jonzac Nord
CTA	Cognac	(classe D) 1500/FL065	ZI bleue	Mainfonds Ouest, Jonzac Nord
TMA 6	Aquitaine	(classe E) 4500/FL065	ZI bleue	Royan-Semussac
TMA 5	Aquitaine	(classe D) FL065/FL145	ZI bleue	Jonzac Nord
TMA 3.1	Aquitaine	(classe E) 4500/FL065	ZI bleue	Jonzac
TMA 3	Aquitaine	(classe C) FL065/FL145	ZI bleue	Jonzac Sud
TMA 2.2	Aquitaine	(classe C) 3000/FL145	ZI bleue	Jonzac Sud

II.10 PROCEDURES DE RAPPEL (10.15)

Une procédure de rappel sera éventuellement donnée lors du briefing d'épreuve.

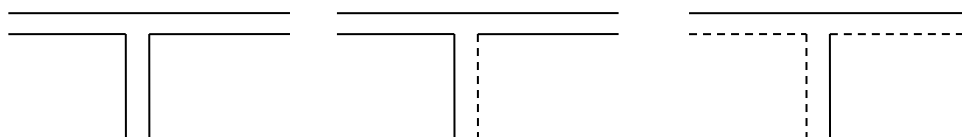
II.11 CENTRE DES BUTS (12.1)

Le centre des intersections de routes sera le centre du plus grand cercle inscrit à l'intérieur de la surface revêtue de l'intersection.

II.12 BUTS CHOISIS PAR LE CONCURRENT (voir 12.2)

Les types de routes suivants sont permis pour le choix des buts par le concurrent :

Toutes les routes blanches et BICOLORES sur la carte (mais PAS les routes rouges pleines), constituées au minimum d'un trait plein et d'un trait pointillé, comme indiqué ci-dessous :



Pas de but choisi par le concurrent :

- en agglomérations : non utilisé ;
- à l'intérieur d'une Zone Interdite BLEUE.
- à moins de 200 m :
 - d'une Zone Interdite ROUGE
 - de la D 910 (ex N 10) à 2x2 voies séparées. Route surlignée en rouge sur la carte ;
 - d'une ligne électrique ou d'une voie ferrée électrifiée portées sur la carte ;

II.13 EMBLACEMENT DU TABLEAU OFFICIEL (5.10)

Le tableau officiel d'information est situé dans la salle de briefing à Blanzac.

II.14 HEURES DE PUBLICATION (voir 5.3)

Les réponses aux réclamations seront affichées 20 minutes avant chaque briefing au tableau officiel d'information et à midi tous les jours (ou à toute heure par communication personnelle au concurrent).

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

Les heures de publications à partir de samedi 13h seront : 11h, 12h, 13h, 17h, 18h, 19h, 21h30, 22h et le dimanche toutes les 10 minutes jusqu'à l'affichage du résultat général final.

II.16 EQUIPAGE EN VOL 2.2.2 - La règle 2.2.2. s'applique intégralement

"Des passagers étrangers ou un membre d'équipage 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)."

Règles particulières pour la Ladies World Cup :

Toute concurrente qui volera au cours d'une épreuve avec un pilote de montgolfière breveté de sexe masculin sera disqualifiée de la Ladies World Cup.

Toute concurrente qui a l'intention d'embarquer en vol un homme doit le déclarer et attester par écrit au Directeur des Vols que cet homme n'est pas un pilote de montgolfière breveté. Cette déclaration doit être faite avant le début de chaque briefing d'épreuve. Pénalité pour infraction à cette règle : 500 points d'épreuve.

I.17 DETAILS POUR L'UTILISATION DES GPS LOGGERS (6.10 et 6.13)

Chaque concurrent est responsable de la perte ou de la détérioration du logger entre le moment où il le reçoit et celui où il le rapporte à la direction des vols. Le concurrent allumera et fixera le logger à l'enveloppe du ballon environ 5 minutes avant le décollage. Après l'atterrissage il détachera le logger, l'éteindra et **le rapportera à la direction des vols dans les plus brefs délais.**

Les concurrents devront fixer un anneau sur une sangle de charge verticale de l'enveloppe, à deux mètres au-dessus de la bouche du ballon, sur le côté droit lorsque l'enveloppe est étalée sur le sol pour être gonflée.

Les réglages du logger officiel seront :

Map Datum	WGS84
Unite d'altitude	pieds
Date/heure	Local
Intervalle	3 secondes

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

Les heures comprises entre 21h00 et 07h00 ne comptent pas dans les limites horaires de plaintes et de réclamations.

II.19 VOLUME BALLON (3.3)

Pas de changement à la règle 3.3.

II.20 MARQUE ESTIMEE (12.16.2)

Sans objet.

II.21 ALTITUDE (14.6.4)

L'altitude utilisée pour les besoins de la compétition est l'altitude GPS.

II.22 METHODE DE CALCUL DE RESULTAT 2D/3D (12.22.2)

L'altitude limite entre mesure 2D et 3D est de 600 ft AGL.

Lorsque des cibles ou des buts au sol sont utilisés, les résultats obtenus à partir de points de trace seront :

- la distance 2D à la cible/au but si le point de trace est en-dessous ou à l'altitude limite.

ou

- la distance 3D si le point de trace est au-dessus de l'altitude limite.

Lorsque des cibles ou des buts au-dessus du sol sont utilisés, les résultats obtenus à partir de points de trace seront les distances 3D.

II.23 STRUCTURE DE LA COMPETITION (6.1)

La compétition fera appel à des officiels sur cible et au scoring GPS.
L'heure officielle est l'heure GPS locale (8.12)

Utilisation de la radio et GPS

Les concurrents doivent emporter une radio à bord et écouter la fréquence 122,250 MHz pendant le vol. Cette fréquence est dédiée à la sécurité pendant la compétition. Elle peut être utilisée par les pilotes, les équipages ou les officiels seulement pour la sécurité.

L'utilisation de GPS à bord comme outil de navigation est autorisée.

Engagement dans les épreuves

Un concurrent qui s'est engagé dans l'épreuve mais n'a pas décollé doit le signaler à un officiel au mât à signaux. Quand le choix du terrain de décollage est laissé au pilote, celui-ci se désengagera de l'épreuve auprès d'un officiel dès que possible. La violation de cette règle est panalisable jusqu'à 1000 points de compétition.

II.24 COORDONNEES SUR LES CARTES (7.8)

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

30T (référence de zone où 30 est le fuseau et T la bande entre 2 parallèles),
ou 31 T à l'est.

Pour identifier un point sur la carte de compétition, les coordonnées doivent être écrites selon le format suivant :

- 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).
- La référence à la zone pourra être omise.

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

SECTION III - REGLES SPORTIVES

CHAPITRE 1 - OBJET DE LA COMPETITION

1.1 OBJECTIFS (S1 5.2)

Les objectifs de la compétition sont :

- 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 DE TOUTES NATIONS.

1.2 DEFINITION DU CHAMPION (S1 5.8)

- 1.2.1 LE VAINQUEUR SERA LE CONCURRENT AYANT TOTALISE LE PLUS GRAND NOMBRE DE POINTS A L'ISSUE DU CHAMPIONNAT. (S1 5.8.1)
- 1.2.2 POUR QUE LE 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.

- 1.3.1 **Shall** et **must** indiquent une obligation dont le défaut d'exécution entraine normalement une pénalité, une interprétation désavantageuse ou tout autre désavantage.
- 1.3.2 **Should** indique une recommandation dont le défaut d'application peut entrainer des pénalités, une interprétation désavantageuse ou tout autre désavantage.
- 1.3.3. **May** indique une option possible

1.4 DOCUMENTS

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

- brevet et licence du pilote
- carnet de vol
- carnet de route
- certificat de navigabilité
- certificat d'immatriculation
- attestation d'assurance
- licence FFA
- licence FAI
- passeport ou carte d'identité.

CHAPITRE 2 - CONDITIONS D'ADMISSION

2.1 CONCURRENT (SG 3 2.2. part. S1 5.5.9)

2.1.1 PERSONNE ENGAGÉE ET PARTICIPANT A LA COMPÉTITION.

2.1.2 APRES LE DEBUT DU BRIEFING GENERAL D'UNE MANIFESTATION DE 1ERE CATEGORIE AUCUN CHANGEMENT DE CONCURRENT N'EST PERMIS.

2.2 DROITS DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS (SG 3.7.2 1 S1 5.1.1)

2.2.1 DANS LES COMPÉTITIONS INTERNATIONALES LE CONCURRENT REPRESENTE L'AERoclUB QUI A DELIVRE SA LICENCE SPORTIVE FAI, SAUF S'IL APPARTIENT A UNE EQUIPE INTERNATIONALE.

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

2.2.3 Voir II.16 & 2.2.2

2.3 QUALIFICATION (S1 5.6.4)

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.

2.4 LICENCE SPORTIVE (SG 8.1.2 part)

LE TITULAIRE SIGNERA SA LICENCE SPORTIVE, PAR CELA IL RECONNAIT QU'IL CONNAIT ET COMPREND LE CODE SPORTIF DE LA FAI ET S'ENGAGE A LE RESPECTER.

2.5 ENGAGEMENT

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

2.6 NOTIFICATION D'ENGAGEMENT

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

2.7 ACCEPTATION DU CODE SPORTIF & DES REGLES (SG 3.11.1)

PAR LEUR INSCRIPTION, LES CONCURRENTS S'ENGAGENT A CONNAITRE, COMPRENDRE, ACCEPTER ET RESPECTER SANS RESERVES LE CODE SPORTIF, LES REGLES ET CONSIGNES DE LA MANIFESTATION ET PAR LEUR ENGAGEMENT SONT CENCES LES ACCEPTER SANS RESERVES. ILS SERONT CONSCIENTS DE REPRESENTER LEUR AERoclUB NATIONAL. ILS CONCOURRONT AVEC SPORTIVITE ET AURONT UN COMPORTEMENT IRREPROCHABLE.

2.8 ACTION CONTRE L'ORGANISATEUR

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

2.9 RESPONSABILITE VIS-A-VIS DES TIERS

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

2.10 SECURITE

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

2.11 RESPONSABILITE (S1 An 3 3)

PARTICIPANTS ET CONCURRENTS REPENDENT COMPLETEMENT DE LA SECURITE DES OPERATIONS DE LEUR MONTGOLFIERE A TOUT MOMENT DU GONFLAGE, DU DECOLLAGE, DU VOL ET DE L'ATERRISSAGE. ILS S'ASSURERONT QUE LEUR EQUIPEMENT, LEUR EQUIPAGE ET LEUR PROPRE NIVEAU DE COMPETENCE OU D'EXPERIENCE LES RENDENT APTES - SELON EUX - A FAIRE FACE AUX CONDITIONS RENCONTREES. LE CONCURRENT EST RESPONSABLE DE TOUTES LES ACTIONS DE SON EQUIPAGE DURANT LA COMPETITION.

2.12 ATTITUDE (S1 An 3 4)

PARTICIPANTS ET CONCURRENTS AINSI QUE LEUR EQUIPAGE SE COMPORTEMENT AVEC SPORTIVITE ET OBEIRONT AUX DIRECTIVES DES OFFICIELS. TOUT COMPORTEMENT INCONSIDERE SERA PENALISE PAR LE DIRECTEUR.

CHAPITRE 3 - QUALIFICATION DES BALLONS

3.1 DEFINITION D'UNE MONTGOLFIERE (SG2.2.1, 2.2.1.1, S1 2.1.1.2)

- 3.1.1 AEROSTAT - AERONEF PLUS LEGER QUE L'AIR.
BALLON LIBRE - AEROSTAT TENANT STATIQUEMENT EN L'AIR, SANS AUCUN MOYEN DE PROPULSION D'AUCUNE SORTE.
- 3.1.2 SOUS-CLASSE AX - BALLONS LIBRES DONT LA FORCE ASCENSIONNELLE PROVIENT DU SEUL RECHAUFFEMENT DE L'AIR AMBIANT. L'ENVELOPPE NE CONTIENDRA PAS D'AUTRES GAZ QUE L'AIR ET LES PRODUITS NORMAUX DE LA COMBUSTION.
- 3.1.3 L'usage des vantaux destinés à propulser un ballon est interdit. Les vantaux de rotations ne peuvent être utilisés en vol que pour orienter la nacelle. Une utilisation prolongée ou excessive des vantaux de rotation est interdite. Pénalité : 250 à 500 points d'épreuve.

3.2 AUTONOMIE EN CARBURANT

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

3.3 DESIGNATION DE LA MONTGOLFIERE

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

3.4 NAVIGABILITE (S1 5.5.3)

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

3.5 DOMMAGES

- 3.5.1 On peut réparer ou remplacer les éléments endommagés d'un aérostat, mais le remplacement d'une enveloppe complète est laissé à l'appréciation du directeur.
- 3.5.2 Tout dommage affectant la navigabilité sera signalé au directeur, avant l'engagement de la montgolfière dans le vol suivant. Elle ne pourra voler à nouveau qu'après approbation des réparations. Pénalité : jusqu'à 1000 points de compétition.

3.6 PILOTAGE AUTOMATIQUE (S1 5.9.2)

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

3.7 ALTIMETRE

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

3.8 DOSSARDS DE COMPETITION

Deux dossards numérotés, fournis par les organisateurs, seront fixés sur deux côtés opposés de la nacelle durant les épreuves. Tous les véhicules des équipages porteront les numéros de compétition sur les deux cotés opposés.

3.9 NACELLE

Le terme "nacelle" comprend tout compartiment pour équipage ou passager, 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), ni dans un rayon de 100 m d'une cible sauf avec l'autorisation d'un officiel et en sa présence. Les équipiers ne sont pas autorisés à faire des marques permanentes sur une intersection (des marques temporaires sont autorisées, par exemple en papier).
- 3.10.2 Tous les véhicules aidant à la récupération, doivent porter le numéro de leur concurrent.
- 3.10.3 Les véhicules de récupération ne stationneront pas à moins de 100 m d'une cible ou d'un but établi par le directeur ou choisi par le concurrent.

CHAPITRE 4 - OFFICIELS

4.1 DIRECTEUR DE LA MANIFESTATION (SG 4.3.4.1)

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

4.2 COMMISSAIRES (SG 4.3.4.2)

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

4.3 JURY (SG4.3.1, 4.3.2, S1 5.10 part)

- 4.3.1 LE ROLE DU JURY INTERNATIONAL EST DE DONNER UN AVIS, DE JUGER, D'INTERPRETER LE REGLEMENT.
- 4.3.2 EN PLUS DE LA PRESIDENCE DES REUNIONS DU JURY, LE PRESIDENT A LE DROIT DE FAIRE RESPECTER PAR LES ORGANISATEURS LE CODE SPORTIF DE LA FAI, AINSI QUE LES REGLES OU CONSIGNES REGISSANT LA MANIFESTATION. SI LES ORGANISATEURS FAILLISSENT A LEUR TACHE, LE PRESIDENT DU JURY A LE POUVOIR DE SUSPENDRE LE DEROULEMENT DU CHAMPIONNAT JUSQU'A CE QUE LE JURY SE REUNISSE POUR CONSIDERER LA SITUATION.
- 4.3.3 LE JURY A LE DROIT DE CLORE LA MANIFESTATION SI LES ORGANISATEURS NE RESPECTENT PAS LE CODE DE LA FAI AINSI QUE LES REGLES PUBLIEES. IL PEUT DEMANDER LE REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION.
- 4.3.4 TOUT MEMBRE DU JURY DOIT AVOIR UNE PARFAITE CONNAISSANCE DU CODE SPORTIF, AINSI QUE DES REGLES ET CONSIGNES GOUVERNANT LA MANIFESTATION. AU MOINS UN MEMBRE DU JURY DOIT ASSISTER AUX EPREUVES DE LA COMPETITION.

4.4 RESPONSABLE DE LA SECURITE (S1 5.11)

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

CHAPITRE 5 - PLAINTES ET RECLAMATIONS

5.1 EXPLICATION VERBALE (S1 An3 7.1)

UN CONCURRENT QUI N'EST PAS SATISFAIT PEUT DEMANDER UNE EXPLICATION A UN OFFICIEL. IL PEUT FAIRE VERIFIER UN RESULTAT, UN NOMBRE DE POINTS, OU SE FAIRE EXPLIQUER UN MODE DE CALCUL.

5.2 PLAINTE (SG 5.1.1, S1 An3 7)

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

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

5.2.3 UNE PLAINTE SE DEPOSE PAR ECRIT EN ANGLAIS (*OU EN FRANCAIS*) ET REÇOIT UNE REPONSE ECRITE.

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

5.3 REPONSES AUX PLAINTES (S1 An3 7.7)

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

5.4 PUBLICATION (S1 An3 7.7)

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

5.5 RECLAMATION (S1 An3 8)

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

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

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

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

5.6 DELAIS (SG 5.1.1, S1 An 3 7)

5.6.1 DELAIS DE PLAINTE

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

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

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

5.6.2 DELAIS DE RECLAMATION

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

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

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

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

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

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

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

5.7 TRAITEMENT DES RECLAMATIONS (SG 4.3.2, 5.5 part)

5.7.1 LE DIRECTEUR PRESENTERA SANS DELAI TOUTE RECLAMATION AU PRESIDENT DU JURY. LE PRESIDENT CONVOQUERA LE JURY INTERNATIONAL DANS LES 24 HEURES APRES RECEPTION D'UNE RECLAMATION.

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

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

5.8 REMBOURSEMENT DE CAUTION (SG 5.4.3, 5.4.4)

5.8.1. NORMALEMENT, LA CAUTION N'EST RECUPERABLE QUE SI LA RECLAMATION EST ACCEPTABLE, OU RETIREE AVANT L'AUDITION PAR LE JURY.

5.8.2 TOUTES LES CAUTIONS DE RECLAMATIONS NON RENDUES AUX CONCURRENTS SERONT ENVOYEEES PAR LE JURY A LA FAI A L'ATTENTION DU SECRETAIRE GENERAL DANS UN DELAI DE 28 JOURS APRES LA FIN DE LA MANIFESTATION. LA CAUTION SERA ALORS RESERVEE A L'USAGE DE LA CIA.

5.9 APPROBATION DES RESULTATS PAR LE JURY ET REMISE DES PRIX (SG 3.16.1)

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

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

5.10 TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION

5.10.1 Le directeur annoncera lors du briefing général l'emplacement d'un tableau marqué TABLEAU OFFICIEL D'INFORMATION. Tous les résultats, les classements, les réponses aux plaintes et aux réclamations, toutes les communications officielles relatives à la compétition y seront publiées. Chaque information portera signature, date et heure d'affichage.

5.10.2 Si un tableau officiel d'information électronique est mis en place, les détails de son fonctionnement seront précisés au briefing général. En cas de discordance entre le tableau officiel physique et la publication électronique ou en cas d'indisponibilité du tableau officiel électronique sur internet, les informations du tableau officiel physique prévaudront.

CHAPITRE 6 - OBSERVATEURS ET GPS

6.1 STRUCTURE DE LA COMPETITION

La compétition sera menée comme défini en Section II.

Les règles 6.2 à 6.8 s'appliquent uniquement aux compétitions avec observateurs.

6.2 OBSERVATEURS

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

6.3 AFFECTATION

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

6.4 AIDE DANS LA COMPETITION

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

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

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

6.5 DEMANDE DE TEMOIGNAGE

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

6.6 OBSERVATEURS DURANT LA RECUPERATION

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

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

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

6.7 PHOTOGRAPHIES

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

6.8 RAPPORT DE L'OBSERVATEUR

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

6.9 LOGGER GPS

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

6.10 MANIPULATION

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

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

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

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

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

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

6.11.2 Le concurrent devra rapporter :

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

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

6.12 RESPONSABILITE

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

6.13 PANNE DU LOGGER GPS

6.13.1 Tout défaut de fonctionnement signalé ne sera considéré comme une panne que lorsqu'il aura été reproduit après le vol. En cas de panne, les officiels pourront demander au concurrent de fournir son GPS pour remplacer les données manquantes de trajectoire.

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

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

CHAPITRE 7 - CARTES

7.1 AIRE DE COMPETITION

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

7.2 HORS-LIMITES

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

7.3 ZONES INTERDITES (Z.I.)

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

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

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

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

7.3.5 Z.I. JAUNE : surface interdite de décollage, d'atterrissage, ou de manœuvre du ballon depuis le sol.

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

7.4 ZONES INTERDITES ACTIVES

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

7.5 PENETRATION DANS UNE ZONE INTERDITE

Pénétrer dans une Z.I. active est pénalisé jusqu'à 1000 points de compétition, proportionnellement à l'infraction commise.

7.6 CARTES

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

7.7 ROTONDITE DE LA TERRE

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

7.8 COORDONNEES UTM

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

7.9 REFERENCE POUR LES DIRECTIONS

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

CHAPITRE 8 - PROGRAMME & BRIEFINGS

8.1 PROGRAMME DES EPREUVES

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

8.2 VALIDITE D'UNE EPREUVE (S1 5.9.1)

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

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

8.3 CHOIX DES EPREUVES

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

8.4 EPREUVES MULTIPLES

8.4.1 Le directeur peut lancer plusieurs épreuves par vol. Les scores des épreuves sont calculés séparément, chacune rapportant 1000 points au vainqueur, avant pénalités. Les combinaisons d'épreuves doivent viser à permettre de gagner chaque épreuve indépendamment.

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

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

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

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

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

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

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

8.5 MODIFICATIONS DES REGLES (SG 3.9.1)

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

8.5.2 Les règles d'épreuves du chapitre 15 sont variables et des modifications peuvent être apportés sans autorisation.

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

8.6 BRIEFING GENERAL (S1 An3 6)

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

8.7 BRIEFING D'EPREUVE

8.7.1 Le directeur publie à l'avance l'heure des briefings d'épreuve au tableau d'information. D'autres méthodes, annoncées au briefing général, pourront être utilisées. Au briefing d'épreuve, les renseignements suivants sont communiqués, verbalement, par circulaire, ou par affichage :

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

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

8.8 DONNEES D'EPREUVE

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

8.8.2 Données du vol :

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

8.8.3 Données d'épreuves :

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

8.9 BRIEFING COMPLEMENTAIRE

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

8.10 ENGAGEMENT DANS L'EPREUVE

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

8.11 ENGAGEMENT TARDIF

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

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

8.12 HEURE OFFICIELLE

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

CHAPITRE 9 - PROCEDURES D'ENVOL

9.1 TERRAIN(S) D'ENVOL COMMUN

9.1.1 Un ou plusieurs terrains choisis par l'organisateur, utilisés quand les pilotes partent ensemble d'un terrain d'envol commun. Un concurrent décollant hors du terrain d'envol commun désigné ne marquera pas de résultat dans aucune épreuve du vol.

Une fois son ballon gonflé, un concurrent ne peut pas le déplacer sur le terrain d'envol commun sauf pour raison de sécurité et après avoir obtenu l'autorisation d'un officiel responsable.

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

9.2 TERRAINS DE DECOLLAGE INDIVIDUEL

9.2.1 Terrain de décollage individuel choisi par chaque concurrent. La limite du terrain de décollage est un cercle de 100 m de rayon centré sur la position de la nacelle au début de la chauffe.

9.2.2 Le concurrent obtiendra, en présence de son observateur, 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.

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 de ce terrain, 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 peut attribuer à chaque concurrent un emplacement pour préparer et gonfler sa montgolfière. Le chef lanceur a toute autorité pour réguler la mise en œuvre des ballons et les mouvements de véhicules sur le terrain d'envol. Pénalité : jusqu'à 200 points d'épreuve.

9.3.2 Tout ballon en cours de gonflage sur un terrain d'envol commun, doit être retenu par une amarre à largage rapide. Cette procédure est également conseillée sur tout terrain de décollage individuel.

9.4 VEHICULES

9.4.1 Durant la période de décollage, on n'admettra qu'un seul véhicule par montgolfière sur le terrain d'envol. Pénalité : 100 points d'épreuve.

9.4.2 Les véhicules seront conduits à vitesse réduite sur le terrain d'envol. Le responsable de la sécurité et le chef lanceur peuvent exclure du terrain tout véhicule conduit imprudemment.

9.4.3 Après l'envoi du pavillon jaune d'avertissement, aucun véhicule n'entrera sur le terrain d'envol sauf accord d'un lanceur. Pénalité : 100 points d'épreuve.

9.5 REMPLISSAGE A L'AIR FROID

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

9.6 POINT DE SIGNALISATION

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

9.7 SIGNAUX DE LANCEMENT

9.7.1 Signification des pavillons hissés au mât à signaux :

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

9.7.2 Un signal sonore peut accompagner les changements de pavillon.

9.8 SONORISATION PUBLIQUE

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

9.9 PERIODE DE DECOLLAGE

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

9.10 OBSTRUCTION

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

9.11 TEMPS NECESSAIRE ET SUFFISANT

Un concurrent qui a reçu l'autorisation de chauffer 20 minutes au moins avant la fin de la période de décollage est sensé avoir 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 réguler la mise en œuvre des ballons et le mouvement des véhicules et pour contribuer à la sécurité des décollages sur les terrains d'envol communs.

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

9.15 DÉCOLLAGE AVEC RECOURS AUX LANCEURS OBLIGATOIRE

- 9.15.1 Lorsqu'un concurrent est prêt à décoller, avec une force ascensionnelle positive, il le signale au lanceur en agitant un pavillon blanc. Quand le lanceur a reçu le signal, le concurrent laisse le pavillon sur le rebord de la nacelle. Il attend l'autorisation de décollage, en se tenant prêt à décoller. Le lanceur s'efforce de faire décoller les concurrents dans l'ordre où ils se sont signalés. Le concurrent se munira d'un pavillon blanc de 50 x 50 cm.
- 9.15.2 Pour éviter l'encombrement, aucun délai supplémentaire ne sera accordé à un concurrent qui agite son drapeau blanc dans les 10 dernières minutes de la période de décollage.
- 9.15.3 Le lanceur donnera à chaque concurrent la permission de décoller en observant les signes conventionnels suivants. Le concurrent peut alors décoller à volonté, en respectant les instructions du lanceur.

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

- 9.15.4 Le concurrent demeure entièrement responsable de son décollage. La force ascensionnelle sera suffisante pour éviter obstacles ou autres montgolfières et poursuivre le vol en sécurité. Tout décollage sans autorisation, quelle qu'en soit la raison (perte de contrôle ou autre), sera pénalisé jusqu'à 500 points de compétition.
- 9.15.5 Si la montgolfière n'a pas décollé dans les 30 secondes, le lanceur peut annuler la possibilité de décollage.

9.16 DECOLLAGE AVEC RECOURS FACULTATIF AUX LANCEURS

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

9.17 PERTE DE CONTROLE

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

9.18 DECOLLAGE (S1 3.2.6.2, 3.2.6.6)

LE POINT ET/OU L'HEURE OU TOUS LES ELEMENTS D'UNE MONTGOLFIERE, Y COMPRIS SES EQUIPIERS, CESSENT D'ETRE EN CONTACT OU RELIES AU SOL OU A L'EAU.

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 peut pénétrer à nouveau au-dessus du terrain d'envol à moins de 500 ft/sol après la fin de la période de décollage, ou plus tôt, si tous les ballons ont décollé.

CHAPITRE 10 - REGLES DE VOL

10.1 COLLISION EN VOL

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

10.2 PILOTAGE DANGEREUX

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

10.3 DEGAGEMENT DES ABORDS DE LA CIBLE OU DU BUT

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

10.4 CHUTE D'OBJETS

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

10.5 COMPORTEMENT A L'EGARD DES TIERS

Les concurrents auront les plus grands égards pour les personnes et le bétail 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 1000 ft du bétail ou de bâtiments abritant du bétail (voir II-7). Les concurrents et leurs équipages ne doivent pas endommager les récoltes, à moins d'y avoir été autorisés par le propriétaire ou l'exploitant : pénalité jusqu'à 1 000 points de compétition.

10.7 PROPRIETAIRE

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

10.8 COLLISION

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

10.9 PERSONNES EMBARQUEES

10.9.1 Les concurrents peuvent embarquer des équipiers durant un vol et les charger de n'importe quelle tâche, sauf celle de commandant de bord.

10.9.2 Le nombre total de personnes à bord ne peut excéder trois (y compris le pilote).

10.9.3 Le concurrent peut être appelé à effectuer un vol en solo, comme indiqué dans les données de l'épreuve. Pénalité en cas d'infraction : pas de résultat.

10.10 EQUIPE AU SOL

Chaque concurrent s'assurera de disposer d'un nombre suffisant d'équipiers pour manœuvrer la montgolfière et le véhicule de récupération. Il répond de son équipage et veillera à ce qu'il ait la compétence requise pour assurer la sécurité des opérations.

10.11 CONDUITE DES VEHICULES

Les véhicules seront conduits avec prudence et en respectant le code de la route durant la récupération. Pénalité jusqu'à 500 points de compétition.

10.12 DEBARQUEMENT

Personne ne peut monter à bord, ni quitter la nacelle entre le décollage et l'atterrissage de fin d'épreuve.

10.13 ASSISTANCE

L'usage de lignes de manœuvre et toute assistance matérielle de la part de personnes au sol sont interdits durant le vol.

10.14 REGLEMENTATION AERIENNE

Les infractions aux Règles de l'Air ne transgressant pas les présentes règles 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 à la compétition.

10.15 PROCEDURE DE RAPPEL

Ses modalités éventuelles sont communiquées dans les "Détails de la Compétition"

CHAPITRE 11 - ATERRISSAGES

11.1 ATERRISSAGES

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

11.2 ATERRISSAGE 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 données d'épreuve spécifiques, pas d'atterrissage libre dans une MMA où une cible est étalée, ou s'il n'y a pas de MMA à moins de 200 m, de n'importe quel but ou cible choisis par le directeur ou par le concurrent, ou encore d'un marqueur du concurrent. (Pour les pénalités, voir pénalités en distance).

11.3 ATERRISSAGE DE COMPETITION

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

11.3.2 Aucune aide matérielle ne viendra du sol, aucun équipier ne quittera la nacelle, avant son immobilisation définitive.

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

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

11.4 CONTACT AVEC LE SOL 1

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

11.5 CONTACT AVEC LE SOL 2

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

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

11.6 AUTORISATION DE RECUPERATION

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

CHAPITRE 12 - BUTS & MARQUEURS

12.1 BUT

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

12.2 BUT CHOISI PAR LE CONCURRENT

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

12.3 DECLARATION PAR LE CONCURRENT

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

qui ne répondent pas aux limites de distance seront mesurés selon la règle des pénalités en distance.

12.4 (Non utilisé)

12.5 CIBLE

Une croix très visible (comme décrit dans le COH) placée à proximité du but ou à des coordonnées données. Quand une cible est déployée, les mesures sont faites à partir de la cible et non du but. Un concurrent atteignant un but où la cible prévue n'est pas déployée visera les coordonnées du but.

12.6 MARQUEUR

Les marqueurs (comme décrits dans le COH) fournis par les organisateurs sont utilisés pour scorer en créant une marque physique. Il appartient au concurrent de recueillir avant l'épreuve le ou les marqueurs prévus. Le marqueur ne sera en aucune façon modifié.

Pénalité jusqu'à 250 points d'épreuve pour marqueurs modifiés ou non autorisés.

12.7 (Non utilisé)

12.8 LARGAGE DU MARQUEUR

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

12.9 LARGAGE DU MARQUEUR PAR GRAVITE

En largage par gravité, aucun mouvement horizontal ne doit être donné au marqueur par rapport à la nacelle ; le marqueur tombera sous le seul effet de la gravité. La personne qui largue le marqueur doit tenir le marqueur, complètement déroulé, par la queue (partie opposée au lest), et lâcher la queue du marqueur. Le marqueur doit tomber à partir du rebord supérieur de la nacelle. La main de la personne qui largue le marqueur ne doit pas être à l'extérieur de la nacelle. Pénalité pour infraction mineure ne donnant pas d'avantage dans la compétition : 50 points d'épreuve. Sinon, 50 m seront ajoutés au résultat du concurrent dans la direction la plus désavantageuse. Un marqueur lancé à l'intérieur d'une aire de mesure des marqueurs (MMA) ou d'une aire de marquage donnera un résultat valide ; la pénalité sera appliquée.

12.10 LARGAGE LIBRE DU MARQUEUR

Le marqueur sera complètement déroulé avant son largage. Aucun mécanisme ne peut être utilisé pour propulser le marqueur. La personne larguant le marqueur aura les pieds sur le plancher de la nacelle. Pénalité pour infraction mineure ne donnant pas d'avantage dans la compétition : 50 points d'épreuve. Sinon, 50 m seront ajoutés au résultat du concurrent dans la direction la plus désavantageuse.

12.11 MARQUE

12.11.1 Une marque physique est le point au sol, à la verticale de l'endroit où le lest du marqueur s'est immobilisé, après largage depuis la montgolfière. Si le marqueur est déplacé après immobilisation ou disparaît manifestement de la vue (par ex. sous le niveau de l'eau), la première position dans laquelle un officiel ou un observateur a vu le marqueur en contact avec le sol sera prise avec la précision disponible. La même règle s'applique, si le marqueur est transporté sur le dessus d'un autre ballon.

12.11.2 Une marque électronique est un point de trajectoire spécialement identifié pour établir un résultat. Les détails techniques et les procédures qui s'y rapportent sont définis en Section II. Si aucune marque électronique n'est trouvée dans la trajectoire enregistrée ou si les critères définis dans la feuille d'épreuve ne sont pas remplis, le concurrent n'obtiendra pas de résultat dans l'épreuve concernée.

12.12 (Non utilisé)

12.13 DEPLACEMENT D'UN MARQUEUR

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

12.14 PERIODE DE RECHERCHE

- 12.14.1 Les concurrents disposent d'un temps déterminé après le début de la période de décollage pour retrouver leurs marqueurs.
- 12.14.2 Le concurrent ou son équipage ont le choix entre chercher le marqueur ou récupérer d'abord le pilote.

12.15 MARQUEUR PERDU (compétitions avec résultats GPS)

- 12.15.1 Un marqueur, largué dans la MMA, est considéré comme perdu s'il n'a pas été trouvé et aux mains des officiels dans les limites de temps indiquées. Les concurrents peuvent se renseigner auprès des officiels de mesure sur une cible ou un but s'ils ne sont pas sûrs que leur marqueur soit retrouvé. Les concurrents ne sont pas autorisés à chercher des marqueurs à l'intérieur de la MMA sans être accompagnés d'un officiel. Si un marqueur largué ou déclaré largué dans la MMA est considéré comme perdu, le résultat du concurrent sera établi à partir d'un point de trajectoire, comme si le concurrent avait manqué la MMA.
- 12.15.2 Si un officiel a précédemment vu un marqueur au sol et estime sa position à l'intérieur de la MMA, le rapport circonstancié de l'officiel et les données du logger GPS seront utilisées pour déterminer le résultat du concurrent à partir de l'interprétation la moins favorable des éléments de preuve disponibles.
- 12.15.3 Il pourra être demandé aux concurrents de payer pour tout marqueur abîmé, rendu inutilisable, perdu ou rapporté hors délai. Il est de la responsabilité des concurrents de rapporter les marqueurs largués en dehors de la MMA.

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

- 12.16.1 Un marqueur est considéré comme perdu s'il n'a pas été trouvé et n'est pas aux mains d'un observateur ou d'un autre officiel dans les limites de temps indiquées, sauf si le directeur, ou un officiel désigné par lui, accorde un délai de recherche, s'il a des raisons de croire que le marqueur sera retrouvé.
- 12.16.2 Si le marqueur a été précédemment vu sur ou tombant vers le sol par un observateur ou un autre officiel, le résultat sera estimé à partir de l'interprétation la moins favorable des observations disponibles, à condition que le marqueur ait été largué d'une altitude plus faible que celle définie dans la section II. Sinon le concurrent sera scoré sur son marqueur le plus proche ou sa position d'atterrissage, à la meilleure des 2 positions.

12.17 PERIODE DE MARQUAGE

- 12.17.1 Période qui peut être fixée par le directeur dans les données de l'épreuve durant laquelle un but, une cible ou une aire de marquage sont valables.
- 12.17.2 Un concurrent marque un résultat si son marqueur ou n'importe quel marqueur suivant a été trouvé ou vu tombant vers le sol, ou si son atterrissage a été vu, par un observateur ou par un autre officiel, à l'intérieur des limites horaires (sauf exception selon la règle 15.9). Sinon, son résultat sera établi à partir d'un point de trajectoire valide.
- 12.17.3 Aucun résultat ne sera obtenu en dehors de la période de marquage (si elle est définie) ou de la période de recherche (si aucune période de marquage n'est définie).
- 12.17.4 Quelles que soient les circonstances, aucun résultat ne pourra être marqué après le coucher officiel du soleil.

12.18 AIRE DE MARQUAGE

- 12.18.1 Une ou plusieurs aires définies dans les données de l'épreuve, à l'intérieur desquelles on peut obtenir une marque ou un point de trajectoire valide. Sauf indications contraires dans les données de l'épreuve, la limite de l'aire de marquage sera la bordure intérieure de la surface revêtue de la chaussée, la rive intérieure de la rivière, ou toute autre aire de marquage définie. Toute partie du sac lesté se trouvant à l'intérieur de l'aire de marquage rend la marque valide.

12.18.2 Un concurrent dont la marque est à l'extérieur d'une aire ou des aires de marquage ne marquera pas de résultat.

12.19 ESPACE DE MARQUAGE

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

12.20 AIRE DE MESURE DU MARQUEUR (MMA)

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

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

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

12.21 MARQUE VALIDE

12.21.1 Une marque physique est considérée comme valide si elle est à l'intérieur de l'aire de marquage ou de l'aire de mesure du marqueur (MMA) et dans les limites de la période de marquage s'il y en a une.

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

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

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

12.22 POINT DE TRAJECTOIRE

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

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

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

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

12.23 POINT DE TRAJECTOIRE VALIDE

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

12.24 OFFICIELS SUR CIBLE

Le rôle des Officiels sur les cibles 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 les cibles mesurent les résultats obtenus à l'intérieur de l'aire de marquage du marqueur (MMA) au moyen d'un télémètre ou d'un décamètre.

CHAPITRE 13 - PENALITES

13.1 INFRACTIONS SERIEUSES, COMPORTEMENT SPORTIF (SG5.2.2.3 part)

13.1.1 Les infractions sérieuses comprennent des actions dangereuses ou risquées ou des répétitions d'infractions plus faibles, et seront pénalisées en accord avec la règle appropriée.

13.1.2 TOUTE TRICHERIE, TOUT COMPORTEMENT NON SPORTIF, UNE INTENTION DELIBEREE DE TRICHER POUR TROMPER LES OFFICIELS, DE PORTER ATTEINTE A UN CONCURRENT, FALSIFIER DES DOCUMENTS, UTILISER DES EQUIPEMENTS INTERDITS, USER DE MEDICAMENTS INTERDITS, RECIDIVER DANS DE GRAVES INFRACTIONS AUX REGLES SONT PASSIBLES DE LA DISQUALIFICATION DE LA COMPETITION.

13.2 PENALITES NON SPECIFIEES

13.2.1 Un concurrent qui enfreint une règle pour laquelle la pénalité n'est pas spécifiée encourt d'une pénalité (distance, angle ou temps) qui s'applique à son résultat ou une déduction de points.

13.2.2 Quand la sécurité n'est pas en cause et s'il ne retire pas d'avantage de l'infraction, le concurrent peut recevoir un avertissement en première instance.

13.2.3 Droit d'information : Un concurrent ne sera pas pénalisé pour infraction à une règle dont la pénalité n'est pas spécifiée, s'il a déjà été pénalisé au titre de la même règle dans une épreuve précédente, sans en avoir été informé avant le début de l'épreuve en question, sauf cas d'épreuves multiples au cours d'un même vol.

13.3 PENALITES EN DISTANCE

13.3.1 Quand un point de décollage individuel, un but choisi par un concurrent, une marque ou un atterrissage final enfreignent une limite de distance, à n'importe quel moment, le concurrent sera pénalisé.

13.3.2 Dans le cas où le point de décollage enfreint une limite naturelle établie, l'infraction est la distance au point correct le plus proche.

13.3.3 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. 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).

13.3.4 Les concurrents atterrissant dans une MMA n'auront pas de résultat dans l'épreuve correspondante. S'il n'y a pas de MMA, l'atterrissage à moins de 200 m de buts, cibles ou autre marque physique du concurrent, sera pénalisé jusqu'à 200 points d'épreuve.

13.3.5 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 encore ne respectant pas les limites de distance d'une épreuve, la pénalité sera de 2 points pour 0,1% d'infraction. Au-delà de 25% d'infraction, le concurrent obtiendra le même score que les pilotes du groupe B.

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

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

13.4 POINTS DE PENALITE

13.4.1 Il y a deux types de points de pénalités : les points d'épreuve et les points de compétition.

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

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

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

CHAPITRE 14 - RESULTATS

14.1 RESULTAT

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

14.2 SCORE

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

14.3 PUBLICATION DES SCORES (S1 5.9.4 part)

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

14.3.2 Les feuilles de résultats porteront les informations suivantes :

a. NOM DE LA MANIFESTATION, DATE DE L'EPREUVE et heure, NUMERO DE L'EPREUVE, NOM DE L'EPREUVE ET REGLE APPLIQUEE ;

b. pour chaque concurrent : ses rang de classement, numéro de compétition et nom, résultat, score et le cas échéant, les pénalités suivies du type de pénalité, la règle appliquée et une description brève ;

c. LES DONNEES DE LA FORMULE DE SCORE, SES PARAMETRES (P, A, M, RM, W ET SM) ET LE « CHECKSUM » ;

d. la date et l'heure de publication, le numéro de l'édition et la signature du directeur ;

e. SI PLUSIEURS VERSIONS DES SCORES SONT PUBLIEES POUR UNE EPREUVE, LES MODIFICATIONS DE CHAQUE VERSION SERONT SURLIGNEES ET LES DIFFERENTES VERSIONS NUMEROTEES DANS L'ORDRE.

14.3.3 Les feuilles de scores seront ainsi identifiées :

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

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

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

14.3.4 Les feuilles de classement général comprendront :

a. le nom de la manifestation ;

b. pour chaque concurrent : ses rang, numéro de compétition et nom, score cumulé et scores aux épreuves ;

c. le « checksum » de chaque épreuve.

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

14.4 ORDRE DE CLASSEMENT

14.4.1 Les concurrents seront classés par ordre de performance suivant les règles de chaque épreuve, après application des pénalités de résultat. Pour chaque épreuve, les concurrents seront classés dans les groupes suivants :

Groupe A Concurrents dont les résultats ont été mesurés, ou évalués selon la règle des marqueurs perdus.

Groupe B Concurrents participant à l'épreuve, mais sans résultat. Ils obtiennent tous le même score suivant la FORMULE 3, ou se partagent à égalité les points restants suivant la FORMULE 2, au plus avantageux des deux calculs.

Groupe C Concurrents n'ayant pas effectué de décollage valable, ou disqualifiés de la compétition. Leur score est égal à 0 point.

14.4.2 Après calcul des points par application de la formule adaptée, les points de pénalité sont soustraits pour obtenir le score ajusté du concurrent dans l'épreuve. Avant publication, le classement des concurrents est établi selon ces scores ajustés.

14.5 CALCUL DES POINTS

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

14.6 PRECISION

- 14.6.1 Les résultats seront établis avec la meilleure précision possible.
- 14.6.2 On utilisera les standards suivants :
- | Méthode | Précision | Exemple de résultat |
|--------------------------|------------|---------------------|
| décamètre/télémètre | centimètre | 1,23 m |
| coordonnées de la carte | décamètre | 1 250,00 m |
| point de trajectoire/GPS | mètre | 1 231,00 m |
- Toute combinaison de méthodes de mesure dégrade la précision de résultat à celle de la méthode la moins précise. Si des positions établies en coordonnées peuvent être affinées par une méthode plus précise, cette méthode de meilleure précision sera appliquée. Une position obtenue par interpolation entre points de trajectoire pourra être utilisée pour établir un résultat.
- 14.6.3 Les résultats sont ex aequo quand le produit est le même après application des principes énoncés ci-dessus. Les concurrents ex aequo partagent à part égale les points qu'ils auraient reçus s'ils n'avaient pas été ex aequo.
- 14.6.4 L'altitude utilisée en compétition est précisée en Section II.

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

- 14.7.1 Les mesures effectuées par les équipes de mesures officielles prévalent.
- 14.7.2 Jusqu'à 200 m, le télémètre ou le décamètre devraient être utilisés. Si l'on a des raisons de croire qu'une mesure par GPS peut être plus précise ou garantir une meilleure sécurité pour les officiels/équipages qu'une mesure au télémètre ou au décamètre, la mesure GPS sera relevée.
- 14.7.3 La mesure aux pas ne sera pas utilisée à moins de 200 m.
- 14.7.4 Toutes les marques à plus de 200 m seront rapportées par GPS. Dans le cas d'un but choisi par le concurrent, les coordonnées du but seront également relevées par GPS.

14.8 SCORES TOTAUX

- 14.8.1 Le score total d'un concurrent est la somme de tous ses scores d'épreuve.
- 14.8.2 Si deux concurrents totalisent le même nombre de points à l'issue de la compétition, le concurrent ayant la plus faible différence de points entre ses scores extrêmes sera le mieux classé.

CHAPITRE 15 - LES EPREUVES

15.1 BUT DECLARE PAR LE PILOTE (PDG)

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

15.2 BUT DECLARE PAR L'ORGANISATEUR (JDG)

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

15.3 VALSE-HESITATION (HWZ)

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

15.4 RETOUR AU BERCAIL (FIN)

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

15.5 LE BON CHOIX (FON)

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

15.5.2 Données de l'épreuve :

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

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

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

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

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

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

15.6 CHASSE AU RENARD (HNN)

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

15.6.2 Données de l'épreuve :

- a. Description du ballon renard
- b. Durée de vol prévue du ballon renard.

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

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

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

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

15.7 WATERSHIP DOWN (renard décalé) (WSD)

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

15.8 GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)

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

15.9 RENDEZ-VOUS A L'HEURE (CRT)

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

15.10 COURSE DE VITESSE (RTA)

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

15.11 COUDE (ELB)

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

15.12 TRIANGLE (LRN)

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

15.13 PLUS COURTE DISTANCE (MDT)

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

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

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

15.15 PLUS COURTE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (MDD)

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

15.16 PLUS GRANDE DISTANCE DANS UN TEMPS donné (XDT)

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

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

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

15.18 PLUS GRANDE DISTANCE ENTRE DEUX MARQUEURS (XDD)

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

15.19 ANGLE (ANG)

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

15.20 EPREUVE 3D (3DT) (pour compétitions avec détermination de résultat par GPS)

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

ANNEXE 1 - LISTE DES ABREVIATIONS

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

CDE AXMER2015 VF EDIT 4. 26 07 2015.