

Delta FSVL

SOMMAIRE

B

1	Compétitions FSVL delta	3
1.1	Cross-Country-Cup de delta (CCC/D)	3
1.2	Swiss-League-Cup de delta (SLC/D)	3
1.3	Championnat suisse interclubs de delta (CSI/D)	3
1.4	Championnat suisse de delta (CS/D)	4
1.5	Championnat suisse de delta acro (CS/D/A)	4
2	Epreuves de vol delta	4
2.1	Dispositions générales (CCC, acro exceptée)	4
2.2	Pointage atterrissage	5
2.3	Pointage distance/temps - distance/temps sur tronçons effectués	6
2.4	Pointage distance	6
3	Cross-Country-Cup de delta	7
3.1	Objectifs	7
3.2	Conditions de participation	7
3.3	Dispositions générales	7
3.4	Classement final	8
4	Championnat suisse de delta	9
4.1	Objectifs	9
4.2	Dispositions générales	9
4.3	Classement final	9
5	Championnat suisse interclubs de delta	11
5.1	Objectifs	11
5.2	Conditions de participation	11
5.3	Dispositions générales	12
5.4	Classement final	12
6	Championnat suisse de delta acro	13
6.1	Objectif	13
6.2	Dispositions générales	13
6.3	Classement final	14
7	Swiss-League-Cup de delta	15
7.1	Objectifs	15
7.2	Conditions de participation	15
7.3	Dispositions générales	15
7.4	Evaluation	16
7.5	Classement final	16

8	Swiss-League-Team de delta	18
	8.1 Objectifs	18
	8.2 Dispositions générales	18
	8.3 Chef du team.....	19
	8.4 Direction du team	19
	8.5 Teamleader	20
	8.6 Spécialistes	21
	8.7 Pilotes	21
	8.8 Sélections.....	21
	8.9 Témoins sportifs FAI	23
9	Equipe nationale de delta	24
	9.1 Objectifs	24
	9.2 Dispositions générales	24
	9.3 Sélections.....	25
	9.4 Possibilités de recours	25
10	Camp de delta FSVL.....	27
	10.1 Camp de recrutement et de qualification (Junior Challenge, JC)	27

1 Compétitions FSVL delta

1.1 Cross-Country-Cup de delta (CCC/D)

1.1.1 La Cross-Country-Cup (CCC) est une compétition nationale de vols de distance adaptée, à quelques changements près, au règlement de l'Online Contest (OLC). La Cross-Country-Cup est une compétition annuelle qui se dispute individuellement et qui est ouverte aux pilotes détenteurs d'une licence sportive FSVL valide. Si un vol est conforme aux règlements des deux compétitions (CCC et OLC), il est automatiquement évalué pour les deux classements.

1.1.2 La CCC est organisée – tant pour le classement individuel que pour celui des clubs – dans deux classes:

- Flex wings (FAC 1)
- Rigid wings (FAI 5)

La compétition débute le mardi suivant le deuxième week-end d'octobre (24 h 00 UTC) et s'achève le 15 septembre de l'année suivante. Les dates exactes sont publiées en temps utile sur le site Internet de la FSVL.

1.2 Swiss-League-Cup de delta (SLC/D)

1.2.1 La Swiss-League-Cup est une compétition annuelle du Swiss-League-Team.

1.2.2 La direction du team décide où et quand se dispute la coupe et de quelles épreuves elle est constituée.

1.2.3 Pour la Swiss-League-Cup, 10 épreuves au moins (celles du championnat suisse incluses) sont planifiées.

1.2.4 Les pilotes ayant obtenu le maximum de points au classement final de la classe 1 et de la classe 5 remportent la "Swiss-League-Cup de delta".
(Pour de plus ample détails, voir chapitre B 6)

1.3 Championnat suisse interclubs de delta (CSI/D)

1.3.1 Le Championnat suisse interclubs est une compétition à laquelle peuvent participer tous les clubs inscrits au registre de la FSVL et pouvant présenter des équipes de 4 pilotes, dans la mesure où les "Conditions générales de participation" définies par l'organisateur ont été remplies.

1.3.2 Chaque club ne peut aligner au départ que deux équipes maximum (1 équipe féminine et 1 équipe masculine). Exception: voir chapitre B, point 5.3.3.

1.3.3 Cette manifestation se déroule au minimum sur 3 jours.

1.3.4 Le club ayant obtenu le total de points le plus élevé sur l'ensemble des épreuves validées obtient le titre de "Champion suisse interclubs de delta".
(Plus de plus amples détails, voir chapitre B 5)

1.4 Championnat suisse de delta (CS/D)

- 1.4.1 Le Championnat suisse est une compétition ouverte à tous les pilotes de nationalité suisse et pilotes en possession d'une autorisation de séjour valide de type C, dans la mesure où les "Conditions générales de participation" définies par l'organisateur ont été remplies. Ce dernier peut limiter le nombre de participants. Les résultats obtenus lors de compétitions antérieures servent de critères d'admission. L'organisateur détermine le nombre de participants étrangers pouvant prendre le départ.
- 1.4.2 Cette manifestation doit être annoncée pour une durée minimale de 3 jours.
- 1.4.3 Le pilote ayant obtenu le total de points le plus élevé sur l'ensemble des épreuves obtient le titre de "Champion suisse de delta" de sa classe.
(Pour de plus amples détails, voir chapitre B 4)

1.5 Championnat suisse de delta acro (CS/D/A)

- 1.5.1 Le Championnat Suisse est une compétition à laquelle peuvent participer tous les pilotes suisses ou ceux qui sont détenteurs d'un permis de séjour C valide, dans la mesure où ils remplissent les « Conditions générales de participation » fixées par l'organisateur. Ce dernier peut limiter le nombre de participants. Dans ce cas, les résultats de compétitions antérieures sont pris en compte comme critère d'admission. L'organisateur fixe également le nombre de pilotes étrangers autorisés à participer.
- 1.5.2 Tous les participants doivent être en possession d'une licence sportive FSVL valide.
- 1.5.3 La compétition se déroule sur au moins trois jours.
- 1.5.4 Le pilote qui obtient le plus grand nombre de points sur l'ensemble des manches est déclaré « Champion Suisse de delta acrobatique ».

2 Epreuves de vol delta

2.1 Dispositions générales (CCC, acro exceptée)

- 2.1.1 Les modes d'évaluation suivants peuvent être appliqués lors de la Swiss-League-Cup, du Championnat suisse interclubs et du Championnat suisse:
- Pointage atterrissage
 - Pointage distance/temps (vol à but déterminé, le cas échéant avec points de - contournement)
 - Pointage distance (libre)
- 2.1.2 Le mode d'évaluation suivant ne peut être appliqué que pour des épreuves comptant exclusivement pour la Swiss-League-Cup:
- Pointage distance/temps sur tronçons effectués.
- 2.1.3 Chaque épreuve de vol doit être courue sur une distance totale d'au moins 36 km.

2.1.4 Le temps d'ouverture minimal de la window (fenêtre de départ) est calculé par l'organisateur selon la formule suivante:

Temps d'ouverture window

$$\frac{(\text{Nombre de pilotes})}{(\text{Nombre de sites d'envol})} = \text{Temps d'ouverture en minutes}$$

2.1.5 L'organisateur a la possibilité d'annoncer, lors du briefing, la condition suivante imposée pour la validation/l'annulation d'une épreuve: 20 % des pilotes doivent avoir parcouru une certaine distance minimale. Cette distance minimale doit être affichée sur le taskboard.

2.1.6 Un parcours de vol peut être délimité par des balises de virage et donc se diviser en plusieurs tronçons.

2.1.7 Le parcours de vol d'un pilote est égal à la somme des tronçons effectués correctement et dans l'ordre imposé ou au tronçon que le pilote a tenté d'effectuer correctement. Le parcours de vol d'un tronçon inachevé est égal à la distance totale de ce tronçon moins la distance séparant le point d'atterrissage de fortune et la prochaine balise ou le but (s'il s'agissait du dernier tronçon à effectuer).

2.1.8 L'organisateur peut imposer le survol d'une ligne d'arrivée définie préalablement (p. ex. bande de tissu, route, etc.). Cette ligne est considérée comme franchise lorsque le pilote la survole sans toucher de ses pieds le sol qui la précède.

2.1.9 Best Pilot Position: pour calculer le parcours de vol d'un pilote qui n'a pas terminé l'épreuve, on se fonde sur le meilleur point documenté correctement par GPS. Si, à titre exceptionnel, ce point ne peut être défini par GPS ou si la documentation est insuffisante, c'est le point d'atterrissage de fortune qui sert de base.

2.1.10 Une épreuve de vol ne peut être modifiée après le départ du premier concurrent. Une nouvelle épreuve ne peut être lancée que lorsque tous les pilotes sont à nouveau prêts à décoller.

2.1.11 Si un pilote obtient un total de points négatif (points de pénalisation inclus), il lui est comptabilisé zéro point pour cette épreuve. Les points négatifs ne peuvent être reportés.

2.2 Pointage atterrissage

2.2.1 Le pointage atterrissage vise à encourager les pilotes à se poser sur les atterrissages prévus ou atterros de fortune «officiels».

2.2.2 Un bonus de 10 km maximum peut être octroyé par l'organisateur à ceux qui atteignent les atterrissages désignés. Ce bonus ne peut toutefois dépasser 20 % de la distance de l'épreuve et doit être annoncé lors du briefing.

2.2.3 Ce mode d'évaluation ne peut être appliqué que dans le cadre du pointage distance pure ou du pointage combiné distance/temps.

2.3 Pointage distance/temps - distance/temps sur tronçons effectués

- 2.3.1 Dans le pointage distance/temps, on évalue les distances parcourues et les temps réalisés.
- 2.3.2 Dans les vols à but déterminé, le maximum de points est attribué au temps de vol le plus court réalisé dans la fenêtre de temps impartie, les autres étant cotés moins fortement en fonction d'une exponentielle définie d'après la moyenne de l'ensemble des temps de vol.
- 2.3.3 Moins les pilotes arrivés au but ou ayant parcouru la distance-temps sont nombreux, plus compte le facteur distance. Si aucun d'eux ne parvient au but, seule la distance est prise en compte, sauf pour le pointage distance/temps sur tronçons effectués.
- 2.3.4 Plus les pilotes arrivés au but ou ayant parcouru la distance-temps sont nombreux, plus compte le facteur temps.
- 2.3.5 Le temps de vol peut être calculé à partir d'une heure de départ individuelle ou collective, ou encore uniquement sur un parcours partiel déterminé au préalable.
- 2.3.6 Les temps de vol sont mesurés en heures, minutes et secondes, puis arrondis mathématiquement. Le calcul des points s'effectue selon la formule GAP (voir www.shv-fscl.ch > Sport > Download > Règlement sportif annexe L).
- 2.3.7 Les valeurs assignées sont fixées avant la compétition et ne peuvent plus être modifiées durant son déroulement. Idem pour le bonus «early bird».

2.4 Pointage distance

- 2.4.1 Le pointage distance consiste à évaluer le kilométrage parcouru indépendamment du facteur temps.
- 2.4.2 Il peut s'appliquer aussi bien à des distances libres qu'à des vols à but fixé.
- 2.4.3 Les parcours à kilométrage non-limité peuvent également être délimités par des balises de virage.
- 2.4.4 Les points sont calculés selon la formule suivante: voir sous annexe L.

3 Cross-Country-Cup de delta

3.1 Objectifs

- 3.1.1 La Cross-Country-Cup constitue un cadre idéal pour les jeunes deltistes qui désirent s'entraîner et se perfectionner en vue de devenir d'excellents pilotes de distance et de compétition.
- 3.1.2 Elle permet en outre, du fait que son règlement est très comparable à celui de l'OLC, de se faire une idée de sa valeur au niveau international. D'autre part, l'OLC révèle clairement les régions les plus propices aux vols de distance.

3.2 Conditions de participation

- 3.2.1 Sont admis tous les pilotes remplissant les "Conditions générales de participation" établies pour les manifestations sportives FSVL (voir article A 3.1.1).
- 3.2.2 Les pilotes possédant un appareil de la classe 5 FAI peuvent participer à la coupe dans une classe qui leur est propre (rigid wing).

3.3 Dispositions générales

- 3.3.1 Le règlement actuel de la CCC, y compris les dispositions complémentaires et les ajustements suivants, est valable pour la CCC:
- 3.3.2 Pour chacun des trois vols exigés, il faut que le point d'envol ou un tronçon du parcours soit situé en Suisse ou dans une zone frontalière de 20 km.
- 3.3.3 En cas de décollage treuillé ou tracté par ULM, le point d'envol (PE) fait office de commencement du parcours (CP).
- 3.3.4 Lors de l'entrée des données OLC, le pilote doit cocher la case «point d'envol en Suisse», afin que le vol soit validé pour la CCC conformément à l'article 3.3.2, même si le vol a été effectué à l'étranger. Par l'envoi du fichier, le pilote certifie dans ce cas que le vol correspond à la définition de l'article 3.3.2.
- 3.3.5 Chaque pilote vole automatiquement aussi pour le compte du club par l'intermédiaire duquel il a obtenu sa licence sportive FSVL (club d'origine – voir n° du club inscrit sur la licence sportive FSVL!).
- 3.3.6 Chaque pilote peut enregistrer autant de vols qu'il le souhaite.
- 3.3.7 Après chaque vol, l'enregistrement de la trace doit être téléchargé directement du GPS ou Logger par un programme certifié par l'OLC, puis enregistré et remis sous forme de fichier signé IGC (G-Record). A cet effet, le pilote doit définir les points d'envol, de contournement et d'atterrissage de l'itinéraire qui, selon lui, donne le plus grand nombre de points possible. Les points d'envol, de contournement et d'atterrissage doivent se trouver sur la trace. Pour ces données, le pilote peut utiliser un programme informatique. On trouvera dans le règlement de l'OLC la définition exacte des différents types de vol.

Le fichier IGC, ainsi que la définition du type de vol, doivent être transférés, autrement dit téléchargés, sur le serveur de l'OLC par Internet.

3.4 Classement final

3.4.1 La Cross-Country-Cup donne lieu à 4 classements distincts.

Classements individuels:

- Dans le classement final sont repris les trois meilleurs vols en nombre de points et validés de chaque pilote.
- Le pilote qui obtient le total de points le plus élevé au classement final remporte la "Cross-Country-Cup de delta" (en classe *flex* ou en classe *rigid*).
- En cas d'égalité de points entre deux pilotes, le nombre de points le plus élevé réalisé lors d'un vol parmi ceux validés sert à départager les concurrents.
- En cas de participation d'au moins 10 femmes à la compétition, un classement féminin séparé est établi, permettant d'attribuer une "Cross-Country-Cup de delta cat. dames".

Classement interclubs:

- Le total des points des 2 (au minimum) à 4 (au maximum) meilleurs pilotes de chaque club au classement individuel est repris pour établir le classement final.

Le club ayant obtenu le nombre de points le plus élevé au classement final remporte la "Cross-Country-Cup interclubs de delta" (en classe *Flex* ou en classe *Rigid*).

4 Championnat suisse de delta

4.1 Objectifs

- 4.1.1 Le championnat suisse est une compétition ouverte aux pilotes suisses, aux pilotes en possession d'une autorisation de séjour valide de type C ainsi qu'à un nombre limité de pilotes étrangers (participation en classe ouverte).
- 4.1.2 Le championnat suisse est la plus grande et plus importante compétition FSVL. Elle joue donc un rôle déterminant au niveau relations publiques et promotion du sport de delta.
- 4.1.3 De plus, ce championnat constitue un cadre idéal pour entretenir les contacts entre les différents pilotes et favoriser l'échange d'expériences personnelles.

4.2 Dispositions générales

- 4.2.1 Peuvent participer à ce championnat les pilotes de nationalité suisse, les pilotes en possession d'une autorisation de séjour valide de type C et un nombre limité de pilotes étrangers (participation en classe ouverte), dans la mesure où les "Conditions générales de participation" définies par l'organisateur ont été remplies.
- 4.2.2 Pour les appareils de la classe 1 FAI, le résultat en points est multiplié par un facteur différent selon le type d'aile:
 - delta avec mât facteur 1.15
 - delta sans mât facteur 1.0
- 4.2.3 Avant l'ouverture de la compétition, l'organisateur désigne un jury de 3 membres qui, contrairement à ce qui est prévu à l'art. A 1.5.1, se compose comme suit:
 - Représentant du comité d'organisation
 - Délégué de la FSVL
 - Chef d'équipe du Swiss-League-Team ou un membre de la direction du team
- 4.2.4 Le nombre maximal de points atteint à l'issue de toutes les épreuves doit être au moins égal à 800.
- 4.2.5 La manifestation doit être prévue pour une durée minimale de 3 jours. Si l'organisateur propose une date de report (3 jours minimum) ou une date supplémentaire, les dates en question doivent être également publiées lors de l'annonce de la manifestation.
- 4.2.6 L'annonce que le championnat aura bien lieu ne pourra être faite que si les prévisions météo permettent de penser qu'il y a de fortes chances que deux épreuves au moins puissent se dérouler.

4.3 Classement final

- 4.3.1 Dans le classement final est repris l'ensemble des résultats de tous les pilotes d'une classe déterminée.

- 4.3.2 Le pilote ayant accumulé le plus grand nombre de points au classement final remporte le titre de "Champion suisse de delta" de sa classe.
- 4.3.3 En cas de participation d'au moins 5 femmes à la compétition, un classement féminin séparé est établi, permettant de décerner le titre de "Championne suisse de delta ".

5 Championnat suisse interclubs de delta

5.1 Objectifs

- 5.1.1 Le championnat suisse interclubs est une compétition à laquelle peuvent participer tous les clubs inscrits au registre FSVL et pouvant aligner des équipes de 4 pilotes.
- 5.1.2 Ce championnat non seulement développe l'esprit d'équipe, mais est un excellent entraînement au vol au bénéfice du groupe. Au sein d'une équipe, les pilotes sont contraints de voler les uns avec les autres et non les uns contre les autres. Cette tactique ou méthode de vol est monnaie courante dans toutes les compétitions internationales.
- 5.1.3 De plus, ce championnat constitue un cadre idéal pour entretenir les contacts entre les différents clubs.
- 5.1.4 Etant donné que la licence sportive FSVL n'est pas exigée pour participer aux Interclubs, ceux-ci offrent à de nombreux pilotes la possibilité de se plonger, pour la première fois peut-être, dans l'ambiance d'une compétition. Les Interclubs ont déjà révélé chez de nombreux pilotes une âme de compétiteur ambitieux, ce qui prouve que ces rencontres contribuent aussi à la promotion de notre sport.

5.2 Conditions de participation

- 5.2.1 Le Championnat suisse interclubs est ouvert à tous les clubs inscrits au registre FSVL, à condition qu'ils remplissent les "Conditions générales de participation" définies par l'organisateur.
- 5.2.2 Tous les pilotes doivent satisfaire aux "Conditions générales de participation" des manifestations sportives FSVL, mise à part la détention de la licence sportive FSVL, qui n'est pas exigée pour cette compétition (voir article A 3.1.1).
- 5.2.3 Les pilotes titulaires d'une licence sportive ne peuvent concourir que pour le club mentionné sur la licence. Les pilotes qui ont pris une licence pour plusieurs clubs peuvent décoller pour le compte du club de leur choix, choix qu'ils doivent préciser au moment de leur inscription au championnat. Il n'est pas possible de changer de club une fois l'inscription déposée. Cette règle s'applique uniquement aux participants de sexe masculin.
- 5.2.4 Pour le Championnat suisse interclubs, les appareils de toutes les classes décollent dans la même catégorie. Seuls les facteurs diffèrent: delta avec mât: 1.1, delta sans mât: 1.0, ailes rigides: 0.9.

5.3 Dispositions générales

- 5.3.1 Une équipe se compose de 4 pilotes au maximum.
- 5.3.2 Chaque club peut aligner au départ au maximum 2 équipes (une équipe masculine et une équipe féminine).
- 5.3.3 La participation d'une seconde équipe masculine d'un même club est possible dans la mesure où, après expiration du délai officiel d'inscription, le nombre de teams admis au départ n'est pas atteint. L'attribution des places encore disponibles se fait en fonction de l'ordre d'arrivée des inscriptions auprès de la FSVL.
- 5.3.4 Lorsque les équipes inscrites sont trop nombreuses, les places de départ sont attribuées par ordre de priorité indiqué ci-après:
- L'organisateur
 - 2 wildcards distribuées par l'organisateur
 - 1/3 des places restantes sur la base de critères sportifs
 - 1/3 sur la base de prestations fournies par les clubs dans le cadre de manifestations FSVL ou FAI
 - 1/3 par tirage au sort, avec priorité aux clubs ayant été écartés lors du championnat précédent.
- 5.3.5 L'échange de pilotes au sein de l'équipe entre les différentes épreuves est autorisé, mais doit être annoncé à l'organisateur avant le début de l'épreuve suivante.
- 5.3.6 Chaque pilote ne peut, pendant toute la durée du championnat, décoller que pour un seul team.
- 5.3.7 Avant l'ouverture de la compétition, l'organisateur désigne un jury de 3 membres
- composé comme suit:
 - Représentant du comité d'organisation
 - Délégué de la FSVL
 - Représentant des pilotes participants
- 5.3.8 Le nombre maximal de points atteint à l'issue de toutes les épreuves doit être au moins égal à 800.
- 5.3.9 La manifestation doit être prévue pour une durée minimale de 3 jours. Si l'organisateur propose une date de report, celle-ci doit être également publiée lors de l'annonce de la manifestation.
- 5.3.10 L'annonce que le championnat aura bien lieu ne pourra être faite que si les prévisions météo permettent de penser qu'il y a de fortes chances que deux épreuves au moins puissent se dérouler.

5.4 Classement final

- 5.4.1 Deux classements sont établis pour le championnat interclubs.

Classement individuel:

- Les classements individuels ne sont plus publiés, mais uniquement affichés durant le délai de dépôt d'une complaint, afin de faciliter le contrôle des résultats individuels. Le classement final de l'ensemble des résultats individuels n'est ni établi, ni publié.

Classement interclubs:

- Dans le classement final interclubs sont repris les 3 meilleurs résultats de chaque équipe.

Le club obtenant le nombre de points le plus élevé au classement final remporte le titre de "Champion suisse interclubs de delta".

- 5.4.2 Si 5 équipes féminines au moins disputent ce championnat, sont en outre établis deux classements femmes séparés, un classement individuel informel et un classement interclubs, à l'issue duquel est décerné le titre de "Champion suisse interclubs cat. dames".

6 Championnat suisse de delta acro

6.1 Objectif

- 6.1.1 Le Championnat Suisse est la plus grande et la plus importante compétition FSVL. Elle joue donc un rôle déterminant dans le domaine des relations publiques et de la promotion du sport de delta.

6.2 Dispositions générales

- 6.2.1 Peuvent participer à ce championnat les pilotes de nationalité suisse et un nombre limité de pilotes étrangers (en Open Class), dans la mesure où les « Conditions générales de participation » définies par l'organisateur ainsi que les « Conditions générales de participation » des manifestations sportives définies par la FSVL sont remplies (voir article A 3.1).
- 6.2.2 Contrairement à ce qui est défini dans l'article A 1.5.1, l'organisateur désigne, avant le début de la compétition, un jury de trois personnes composé comme suit :
- Un représentant du comité d'organisation
 - Un délégué FSVL
 - Le chef de la Swiss Acro League
- 6.2.3 La manifestation doit être prévue pour une durée minimale de 3 jours. Si l'organisateur propose une date de report (3 jours minimum) ou une date supplémentaire, ces dates doivent également être publiées lors de l'annonce de la manifestation.
- 6.2.4 L'annonce que le championnat aura bien lieu ne sera faite que si les prévisions météo permettent d'estimer qu'il y a de fortes chances qu'au moins deux manches puissent se dérouler et être validées.

6.3 Classement final

- 6.3.1 Tous les résultats de chaque pilote sont pris en compte pour le classement final. Au moins trois manches auxquelles participent tous et toutes les pilotes suisses engagés doivent avoir lieu (pas de cutting). Le directeur de la compétition et le chef de la ligue fixent ensemble le nombre de manches qui ont lieu (maximum cinq). Le système de point est celui de la FAI (catégorie 2) lors d'un championnat du monde. Le jury est composé de juges qui sont choisis et instruits et disposent des mêmes compétences que les juges FAI. Le nombre de juge est limité à trois.
- 6.3.2 Le pilote qui a obtenu le plus grand nombre de points au classement final est déclaré « Champion Suisse de delta acrobatique ». Est déclaré(e) Champion(ne) Suisse le ou la pilote qui, à l'issue de ce championnat suisse, a obtenu le plus grand nombre de points.
- 6.3.3 Si au moins cinq femmes participent à la compétition, un classement féminin est établi à part pour sacrer la « Championne Suisse de delta acrobatique ».

7 Swiss-League-Cup de delta

7.1 Objectifs

- 7.1.1 La Swiss-League-Cup est une compétition annuelle du Swiss-League-Team.
- 7.1.2 Elle vise à encourager et perfectionner les pilotes de la Swiss League. Elle fait par ailleurs office de sélection des pilotes les plus prometteurs pour l'entrée dans l'équipe nationale suisse de delta.
- 7.1.3 L'un des objectifs de la Swiss-League-Cup est de constituer un groupe assez large de pilotes de haut niveau bénéficiant d'une expérience dans le domaine de la compétition internationale.

7.2 Conditions de participation

- 7.2.1 Peuvent participer à la coupe tous les pilotes remplissant les "Conditions générales de participation" des manifestations sportives FSVL (voir article A 3.1.1) et faisant partie du Swiss-League-Team.
- 7.2.2 Le chef d'équipe peut autoriser la participation de pilotes non-membres du team. Les intéressés doivent adresser leur demande en ce sens au chef d'équipe et remplir eux aussi les "Conditions générales de participation" des manifestations sportives FSVL.
- 7.2.3 Les pilotes possédant un appareil de la classe 5 FAI peuvent également participer à la Swiss-League-Cup. Deux classements séparés sont en effet établis: classe 1 FAI et classe 5 FAI.

7.3 Dispositions générales

- 7.3.1 Pour la Swiss-League-Cup, 10 épreuves au moins (celles du championnat suisse incluses) sont planifiées.
- 7.3.2 Le chef d'équipe du Swiss-League-Team est responsable de l'organisation et du déroulement de cette compétition. Il décide où et quand se dispute la coupe et de quelles épreuves elle est constituée.
- 7.3.3 La direction du team peut décider que les résultats d'autres championnats et coupes seront repris dans le classement de la Swiss-League-Cup, à condition toutefois que l'ensemble du Swiss-League-Team ait le droit de s'aligner au départ des compétitions en question.
- 7.3.4 Lors des compétitions qui, telles les cups ou les championnats suisses, ne sont pas organisées par la direction du Swiss-League-Team, un classement distinct reprenant uniquement les résultats des pilotes membres du Swiss-League-Team est établi pour chaque épreuve, étant donné que pour la Swiss-League-Cup, toutes les épreuves doivent être évaluées séparément.
- 7.3.5 Chaque compétition comptant pour la Swiss-League-Cup doit être annoncée au plus tard la veille à 19 h.

- 7.3.6 En cas d'annulation d'une compétition, la direction du Swiss-League-Team peut, si elle le juge approprié, fixer une épreuve de remplacement.
- 7.3.7 La direction du Swiss-League-Team peut décider en début de saison, lorsque des championnats d'Europe ou mondiaux doivent avoir lieu cette année-là, d'adapter les méthodes et formules d'évaluation des vols définies au chapitre B 2 à celles préconisées pour les CE ou les CM, dans la mesure où celles-ci sont connues avec précision et publiées officiellement. Dans ce cas, les règles en question seront valables durant toute la saison.
- 7.3.8 Le chef d'équipe peut prendre des sanctions appropriées suite à des infractions au règlement et/ou un comportement antisportif.

7.4 Evaluation

- 7.4.1 La direction du Swiss-League-Team est responsable de l'évaluation des résultats.
- 7.4.2 Les différents vols sont traités par ordinateur, ce qui implique de calculer les parcours de vol sur la base des coordonnées des sites de vol. Chaque pilote est tenu d'inscrire lui-même dans le bureau d'évaluation de la direction du team les coordonnées de son point d'atterrissage. Il doit noter ces coordonnées sur la liste d'atterrissage et de contrôle, après les avoir relevées sur les cartes mises à sa disposition sur place. Les pilotes qui ont terminé l'épreuve et donc franchi la ligne d'arrivée inscrivent simplement le mot «goal» ou «but» en lieu et place des coordonnées de point d'atterrissage de fortune.

7.5 Classement final

- 7.5.1 La direction (des spécialistes) du Swiss-League-Team établit un classement final pour les classes 1 et 5 une fois la saison terminée (jour de référence: 30 septembre).
- 7.5.2 Ce classement reprend tous les résultats de la saison, sous déduction des résultats biffables pour chaque pilote de la Swiss League. Le nombre de résultats biffables est fonction du nombre d'épreuves évaluées pour la Swiss-League-Cup.

Nombre d'épreuves pour un classement sur la base de 700 points au minimum	Résultats biffables
0 – 5	0
6 – 10	1
11	2

La formule «Résultats biffables» s'applique uniquement aux épreuves comportant un classement sur la base de 700 points au minimum.

- 7.5.3 Seuls peuvent être biffés les résultats d'épreuves effectivement disputées.
- 7.5.4 Les pilotes qui souhaitent ou sont contraints d'arrêter la compétition en cours de saison ne sont écartés définitivement du Swiss-League-Team qu'après le 30

septembre. Jusqu'à cette date, ils restent dans le classement provisoire et leurs noms apparaîtront également dans le classement final.

7.5.5 Les pilotes ne pouvant participer à une compétition de la Swiss-League-Cup parce qu'ils ont été délégués par la direction du team à une autre manifestation peuvent en échange faire valoir les résultats obtenus lors de ladite manifestation, après conversion, voire interpolation des résultats en fonction du type (éventuellement différent) d'évaluation appliqué aux épreuves de la Swiss-League-Cup disputées à la même époque.

7.5.6 Les points sont calculés selon la formule de la Swiss League. Le but est d'honorer la performance réalisée par le pilote et de tenir compte de son classement lors de la manifestation en question, pour qu'il puisse atteindre les 1000 points et dans tous les cas ne pas obtenir moins de points que s'il avait pu participer à la compétition de la Swiss-League-Cup.

7.5.7 Si aucune épreuve ne peut être disputée lors de cette manifestation, le pilote se verra attribuer pour les vols qui lui manquent un nombre de points calculés selon la formule suivante:

$$P = \frac{\text{(total des points de manche de la ligue)}}{\text{(nombre de participants à cette manche)}}$$

7.5.8 En cas d'absence d'un pilote, il ne lui sera comptabilisée qu'une seule épreuve, dont les points seront calculés comme suit:

$$P = \frac{1(\text{total des points de manche de la ligue})}{2(\text{nombre de participants à cette manche})}$$

7.5.9

Les résultats les plus faibles, en nombre de points, de chaque pilote ne pourront être le cas échéant considérés comme résultats biffables qu'après comptabilisation des points pour participation à une autre manifestation

7.5.10 Les pilotes ayant obtenu le nombre de points le plus élevé aux classements finaux classe 1 et 5 FAI remportent la «Swiss-League-Cup de delta

8 Swiss-League-Team de delta

8.1 Objectifs

- 8.1.1 Le Swiss-League-Team a pour objectif et mission de soutenir et perfectionner les pilotes qui la composent, en vue de constituer une équipe nationale suisse de delta homogène et faisant preuve de constance dans ses performances.
- 8.1.2 L'un des autres objectifs, non moins essentiels, du Swiss-League-Team est d'assumer un rôle de modèle et/ou de créer une image positive pour les autres pilotes, par la qualité de ses performances, un bon esprit de camaraderie, un comportement fair dans les compétitions et, d'une manière plus globale, une conception positive du sport de delta.
- 8.1.3 Le Swiss-League-Team soutient activement la FSVL dans ses efforts pour développer et/ou entretenir la même image positive auprès du grand public, afin d'obtenir une reconnaissance toujours plus large du vol libre en tant que sport à part entière.
- 8.1.4 Le Swiss-League-Team doit être en quelque sorte une source d'animateurs de cours de perfectionnement et de recrutement destinés aux autres pilotes, les jeunes en particulier, qui peuvent dans ce cadre bénéficier des connaissances et expériences engrangées par nos «pilotes de pointe».

8.2 Dispositions générales

- 8.2.1 Le Swiss-League-Team est placé sous l'autorité directe du comité de la FSVL. Il est dirigé et animé par les responsables du team.
- 8.2.2 Le Swiss-League-Team comprend au total 30 pilotes maximum.
- 8.2.3 La cotisation d'admission au Swiss-League-Team est à verser à la FSVL en début de saison. Le montant de cette cotisation est fixé par le comité FSVL.
- 8.2.4 Le Swiss-League-Team bénéficie du soutien matériel et financier de la FSVL et de sponsors éventuels.
- 8.2.5 Le Swiss-League-Team s'engage auprès de la FSVL à participer aux manifestations organisées par lesdits sponsors.
- 8.2.6 Les pilotes sélectionnés par la direction du team pour participer à une compétition font passer, dans la mesure de l'acceptable, leurs intérêts personnels en matière de sponsoring après ceux de la FSVL.
- 8.2.7 Le programme d'entraînement des membres du Swiss-League-Team comprend, outre les compétitions et l'expérience pratique qu'elles permettent d'acquérir:
 - la formation et l'entraînement au vol,
 - la tactique de vol/collaboration en vol
 - la théorie (météo, choix des itinéraires, radio, etc.)
 - l'amélioration de la condition physique et psychique
 - etc.

8.2.8 En plus du camp de recrutement, le Swiss-League-Team met sur pied des stages payants de formation et perfectionnement destinés à aux pilotes intéressés (entraînement au cross, météo, etc.).

8.3 Chef du team

8.3.1 Le chef d'équipe est désigné par le comité FSVL et lui est subordonné.

8.3.2 Les membres du Swiss-League-Team peuvent, s'ils sont appuyés par une majorité des 2/3, déposer une motion de défiance auprès du comité FSVL.

8.3.3 Le chef du team a droit à des dédommagements financiers.

8.3.4 Le chef du team

- est subordonné au comité FSVL,
- est responsable de la réalisation des objectifs définis et du respect des lignes directrices et règlements adoptés,
- dirige le Swiss-League-Team,
- représente le Swiss-League-Team à l'extérieur,
- est responsable de la gestion globale du team,
- donne son accord à l'affectation de son personnel et des fonds disponibles
- fixe l'étendue, les méthodes et les directives de l'entraînement du team,
- organise le camp de recrutement,
- décide lesquels, parmi les pilotes inscrits, seront effectivement convoqués pour participer au camp de recrutement,
- choisit les «jeunes talents» issus du camp de recrutement qui seront admis au sein du Swiss-League-Team,
- a la possibilité de désigner des pilotes invités,
- décide des sélections, en accord avec le teamleader et autres responsables du team,
- définit à l'avance, de concert avec le teamleader, les tactiques et le comportement à adopter lors des compétitions,
- se charge d'annoncer, par la voie de son répondeur téléphonique, chacune des compétitions du Swiss-League-Team au plus tard la veille à partir de 19 h,
- décide du bien-fondé des motifs invoqués en cas d'absence d'un pilote,
- prend des sanctions en cas de fautes ou de comportements antisportifs,
- peut être nommé membre du jury lors d'un championnat suisse.

8.4 Direction du team

8.4.1 La direction du team se compose du chef du team et de 2 à 5 personnes supplémentaires choisies par ce dernier, mais qui doivent être acceptées, à la fin de chaque saison (jour de référence: 30 septembre) et pour la saison suivante, au moins par la moitié des pilotes du team.

8.4.2 Deux de ces personnes doivent être des pilotes actifs ou d'anciens pilotes de la Swiss League. Les «anciens» ne doivent pas avoir quitté le Swiss-League-Team depuis plus de 5 ans.

8.4.3 Au moins 1 membre de la direction du team doit être renouvelé tous les 3 ans.

- 8.4.4 En cas de conflit persistant, le chef du team est autorisé à exclure un membre de la direction du team et à le remplacer par un nouveau membre.
- 8.4.5 2/3 des pilotes du Swiss-League-Team peuvent déposer auprès du chef du team une motion de défiance à l'égard d'un membre de la direction du team.
- 8.4.6 La direction du team a droit à des dédommagements financiers.
- 8.4.7 La direction du team
- est subordonnée au chef du team,
 - prend en charge les activités administratives et logistiques selon le mandat délivré par le chef du team,
 - décide de l'affectation du personnel et des moyens financiers disponibles,
 - prend en charge ou coordonne/soutient l'organisation logistique/le bon déroulement de toutes les activités du ressort du Swiss-League-Team (les pilotes actifs de la Swiss League ne peuvent être mis à contribution),
 - organise et dirige toutes les compétitions comptant pour la Swiss-League-Cup, à l'exception des championnats et coupes mis sur pied par d'autres organisateurs,
 - peut désigner une épreuve de remplacement en cas d'annulation d'une compétition de la Swiss-League-Cup,
 - conseille le chef du team et le teamleader au moment des sélections,
 - conseille le chef du team lors de l'établissement du programme d'entraînement,
 - adapte les méthodes et formules d'évaluation des vols définies au chapitre B2 à celles de championnats d'Europe ou du Monde devant avoir lieu la même saison, dans la mesure où ces dernières sont connues avec précision et publiées officiellement.
 - gère le matériel du Swiss-League-Team et
 - décide qui est admis au sein du Swiss-League-Team.

8.5 Teamleader

- 8.5.1 Le teamleader est le chef d'une sélection de pilotes envoyée par le Swiss-League-Team à une compétition internationale.
- 8.5.2 Le teamleader a droit à des dédommagements financiers.
- 8.5.3 En règle générale, le teamleader
- est subordonné au chef du team,
 - est responsable de la ventilation des moyens financiers respectifs,
 - s'occupe des pilotes engagés dans telle ou telle compétition,
 - décide, lors de ces compétitions et en accord avec le chef du team, des tactiques et du comportement des pilotes participants ainsi que du choix des pilotes,
 - se charge de tous les aspects pratiques liés aux compétitions (hébergement en commun oui/non, respect du calme durant la nuit, briefing, debriefing, etc.)
 - procède aux sélections en accord avec le chef et la direction du team,
 - dirige les briefings/debriefings,

- met sur pied des séances d'entraînement complémentaires avant/pendant les compétitions,
- coordonne les activités/besoins logistiques,
- représente le team auprès du DE,
- est responsable de l'engagement des moyens financiers respectifs et
- rédige un rapport écrit sur le déroulement et les résultats des compétitions à l'attention du chef du team et du comité FSVL.
- Le chef du team et le teamleader peuvent être la même personne.

8.6 Spécialistes

- 8.6.1 Sont qualifiées de «spécialistes» les aides (pilotes de la Swiss League ou personnes ne faisant pas partie du Swiss-League-Team) qui acceptent, à la demande du chef du team, des tâches spécifiques et clairement définies.
- 8.6.2 Le chef du team peut déléguer à la direction du team la coordination des prestations assurées par les spécialistes.
- 8.6.3 Les spécialistes ont droit à des dédommagements financiers. Les missions isolées sont accomplies à titre bénévole.
- 8.6.4 Les tâches confiées à des spécialistes peuvent être de nature diverse:
- Etablissement des listes de résultats
 - Préparation des sites de vol (préparatifs logistiques pour les différentes épreuves de la Swiss-League-Cup ou autres compétitions)
 - Préparation des tasks
 - Aide fournie lors des camps de recrutement
 - Autres tâches de nature administrative/logistique

8.7 Pilotes

- 8.7.1 Les membres du cadre du Swiss-League-Team ont droit à des dédommagements financiers en fonction des prestations fournies.
- 8.7.2 Les pilotes du Swiss-League-Team s'engagent à respecter les directives et règlements du Swiss-League-Team et de la FSVL et à défendre les intérêts de ces derniers.

8.8 Sélections

- 8.8.1 Les sélections relèvent de la compétence du chef du team, qui doit cependant, avant toute décision, se concerter avec la direction du team et le teamleader.
- 8.8.2 Chef du team, membres de la direction du team et teamleader n'ont pas le droit de voter pour eux-mêmes lors des procédures de sélection.
- 8.8.3 Sont admis dans le Swiss-League-Team en fin de saison (jour de référence: 30 septembre) les pilotes qui ont participé à la Swiss-League-Cup durant la saison écoulée et qui sont classés parmi les 30 premiers au jour servant de référence.
- 8.8.4 Les demandes d'admission au sein du Swiss League Team sont examinées par la direction du team ou le comité FSVL. Les candidatures soumises par les pilotes ayant obtenu de bons résultats dans des compétitions internationales ont

de meilleures chances d'être acceptées. Il appartient toutefois à chaque pilote intéressé de communiquer lui-même et régulièrement les résultats en question au secrétariat de la FSVL. Seuls les résultats des pilotes titulaires d'une licence sportive FSVL valide sont pris en compte.

- 8.8.5 Pour s'aider dans ses choix et décisions, la direction du team se réfère à une liste intitulée "critères de sélection". Cette liste comprend un classement reprenant le cumul des points obtenus par les pilotes de la Swiss League lors de compétitions internationales et de manches de la Swiss-League-Cup disputées durant la saison en cours, après déduction des résultats biffables, ainsi que de 30% des points réalisés durant la saison précédente.

(MODIFICATION SELON LA MOTION DEPOSEE)

$$\text{Points} = F \left[\frac{Pp - 0.25Ps}{0.75Ps} \right]$$

F = Facteur

Pp = total points pilotes

Ps = total points vainqueur

Facteurs:

3.0 = Compétition catégorie 1 FAI

2.5 = autres compétitions internationales si 5 ou plus manches sont validées

2.0 = autres compétitions internationales si 5 ou plus manches sont validées

1.5 = autres compétitions internationales si 2 manches sont validées

1.0 = autres compétitions internationales si 1 seule manche est validée

1.0 = Swiss-league-Cup championnat suisse inclus pour chaque manche après suppression des résultats biffables

Les points négatifs sont comptabilisés comme 0.00 dans la liste.

Pour dresser cette liste, on se fonde sur les épreuves de la Swiss-League-Cup, tout en tenant compte des résultats biffables, et sur les trois meilleurs classements au maximum de chaque pilote lors de compétitions internationales. Ces résultats ne peuvent bien évidemment être enregistrés que si les participants à ces compétitions prennent la peine de les transmettre à qui de droit.

Le décompte des résultats biffables de la Swiss-League-Cup pour la liste des critères de sélection se fait selon le tableau suivant:

Epreuves	Résultats biffables
A partir de 3	1
de 6	2
de 8	3

La liste "critères de sélection" est close à la fin de la saison (jour de référence: 30 septembre), puis rouverte le 1^{er} octobre pour y adjoindre 30 % du total des points obtenu par chaque pilote dans la liste précédente. Les pilotes qui ne sont plus membres du Swiss-League-Team la saison suivante continuent de figurer dans la liste durant autant d'années que le solde de leurs points ne se réduit pas à zéro. Les classements obtenus lors de compétitions internationales qui ne sont pas portés à la connaissance du chef du team peuvent encore lui être communiqués jusqu'au 31 octobre de l'année en cours. La date de la dernière épreuve d'une compétition internationale détermine si les résultats transmis tardivement peuvent être encore repris dans l'«ancienne» liste ou déjà dans la «nouvelle». (ancienne liste: jusqu'au 30 septembre inclus, nouvelle liste: à partir du 1^{er} octobre).

- 8.8.6 Les critères déterminants pour faire partie de l'équipe nationale sont:
- les performances réalisées récemment par le pilote,
 - la position dans la liste "critères de sélection",
 - la continuité dans les performances (résultats obtenus les années précédentes, constance dans les bons classements, etc.)
 - la capacité à s'intégrer à une équipe
 - le rôle joué au sein de l'équipe
 - le potentiel de développement personnel

8.9 Témoins sportifs FAI

- 8.9.1 Les pilotes de la ligue détenteurs d'une licence sportive FAI reçoivent, au moment de leur sélection, des documents destinés aux témoins sportifs FAI et acceptent au besoin de fonctionner comme témoins sportifs. Chaque pilote s'engage par là à lire les documents reçus et à satisfaire aux obligations contenues dans ceux-ci.

9 Equipe nationale de delta

9.1 Objectifs

- 9.1.1 L'objectif de l'équipe nationale suisse est de compter parmi les meilleures du sport de delta au niveau mondial.
- 9.1.2 L'équipe nationale devrait former un ensemble harmonieux de pilotes de compétition jouissant d'une solide expérience sur le plan sportif international.
- 9.1.3 Vu de l'extérieur, notamment durant les compétitions, ce team doit se présenter comme une équipe soudée et solidaire et non comme un groupement d'individualistes.
- 9.1.4 L'un des autres objectifs, non moins essentiels, de l'équipe nationale est d'assumer un rôle de modèle et/ou de créer une image positive pour les autres pilotes, par la qualité de ses performances, un bon esprit de camaraderie, un comportement fair dans les compétitions et, d'une manière plus globale, une conception positive du sport de delta.
- 9.1.5 L'équipe nationale soutient activement la FSVL dans ses efforts pour développer et/ou entretenir la même image positive auprès du grand public, afin d'obtenir une reconnaissance toujours plus large du vol libre en tant que sport à part entière.
- 9.1.6 L'équipe nationale doit être en quelque sorte une source d'animateurs de cours de perfectionnement et de recrutement destinés aux autres pilotes, les jeunes en particulier, qui peuvent dans ce cadre bénéficier des connaissances et expériences engrangées par nos «pilotes de pointe».

9.2 Dispositions générales

- 9.2.1 L'équipe nationale est placée sous l'autorité directe du comité FSVL. Elle est constituée et dirigée par la direction du Swiss-League-Team.
- 9.2.2 L'équipe nationale est composée de pilotes membres du Swiss-League-Team.
- 9.2.3 Seuls peuvent en faire partie les pilotes suisses et ceux qui sont en possession d'une autorisation de séjour valide de type C.
- 9.2.4 L'admission au sein de l'équipe nationale n'entraîne aucuns frais pour les pilotes mêmes.
- 9.2.5 L'équipe nationale bénéficie du soutien financier et matériel de la FSVL et de sponsors éventuels.
- 9.2.6 Chaque membre de cette équipe peut revendiquer le titre de "Membre de l'Equipe nationale suisse de delta" à des fins de publicité personnelle.
- 9.2.7 Les pilotes de l'équipe nationale sélectionnés par la direction du team pour participer à une compétition font passer, dans la mesure de l'acceptable, leurs intérêts personnels en matière de sponsoring après ceux de la FSVL.
- 9.2.8 L'équipe nationale s'engage auprès de la FSVL à participer aux manifestations organisées par les sponsors officiels soutenant le vol libre.

9.3 Sélections

- 9.3.1 Le chef de l'équipe est responsable des sélections après consultation de la direction de l'équipe et du teamleader.
- 9.3.2 Le chef d'équipe, les membres de la direction de l'équipe et le teamleader n'ont pas le droit de voter pour eux-mêmes au moment des sélections.
- 9.3.3 La direction de l'équipe sélectionne au sein du Swiss-League-Team les pilotes les plus prometteurs pour faire partie de l'équipe nationale et les envoie ensuite aux compétitions internationales et manifestations FAI telles que les championnats d'Europe et du monde.
- 9.3.4 Les critères déterminants pour faire partie de l'équipe nationale sont:
- les performances réalisées récemment par le pilote,
 - la position dans la liste "critères de sélection",
 - la continuité dans les performances (résultats obtenus les années précédentes, constance dans les bons classements, etc.)
 - la capacité à s'intégrer à une équipe
 - le rôle joué au sein de l'équipe
 - le potentiel de développement personnel
- 9.3.5 Les pilotes qui sont sélectionnés pour une compétition internationale ou une manifestation FAI telle que les CE ou les CM ne sont membres de l'équipe nationale que pour la durée de ladite compétition ou manifestation. La composition de l'équipe nationale est renouvelée en vue de chaque compétition à venir.
- 9.3.6 Les sélections doivent être closes au plus tard 4 semaines avant l'ouverture de la compétition concernée.

9.4 Possibilités de recours

- 9.4.1 Chaque pilote a la possibilité de déposer par écrit auprès du chef du team une protestation contre un pointage lui portant préjudice ou avantageant un autre concurrent, ainsi que contre des sélections et sanctions décidées ou autres décisions prises par le chef du team, le teamleader ou la direction du team, cela dans un délai de 20 jours suivant leur communication ou publication.
- 9.4.2 La taxe de protestation, qui doit être versée au secrétariat de la FSVL avant expiration du délai de recours, s'élève à Fr. 100.–. Elle sera remboursée au pilote si la protestation est fondée et légitime.

9.4.3 L'instance de recours se compose comme suit:

- Un membre du comité FSVL
- Deux pilotes du Swiss-League-Team non-impliqués, le cas échéant choisis par tirage au sort
- Le chef du team ou, si ce dernier est l'objet de la protestation, un membre de la direction du team

Les décisions prises par l'instance de recours sont définitives.

8.4.4 La voie judiciaire est exclue.

10 Camp de delta FSVL

10.1 Camp de recrutement et de qualification (Junior Challenge, JC)

- 10.1.1 L'objectif du camp de recrutement est certes d'abord de favoriser la promotion de «jeunes pilotes» talentueux. Mais comme quelques journées du JC sont consacrées, entre autres, à la compétition, les résultats réalisés dans ce cadre peuvent constituer une aide précieuse pour le responsable des sélections en vue d'une admission au sein du Swiss-League-Team. D'autre part, le camp de recrutement permet également de préparer de nouveaux pilotes à la compétition et au fonctionnement du Swiss-League-Team.
- 10.1.2 Le nombre de participants est restreint à une quinzaine de pilotes. En cas de besoin, le JC, qui dure 5 jours, peut être organisé deux fois par an
- 10.1.3 Le JC est animé par des pilotes qualifiés que le chef du Swiss-League-Team choisit et contacte après avoir pris l'avis de la direction du team. Le directeur du camp a le loisir, sous réserve de l'accord du chef du team, de faire appel à d'autres aides et/ou d'inviter des intervenants et techniciens.
- 10.1.4 Les pilotes souhaitant participer à ce camp peuvent, à condition de satisfaire aux "Conditions générales de participation" (article A 3.1.2) et d'avoir à leur actif au moins 200 grands vols en delta, s'inscrire auprès du chef du team. Les pilotes possédant une certaine expérience dans les domaines vols de distance, stages SIV ou compétition ont de meilleures chances de voir leur demande acceptée.
- 10.1.5 Le chef du Swiss-League-Team décide, en accord avec la direction du team, lesquels parmi les pilotes inscrits sont effectivement convoqués pour le JC.
- 10.1.6 Tous les pilotes convoqués doivent manifester un intérêt sérieux pour la compétition et se déclarer prêts, en cas d'admission éventuelle au sein du Swiss-League-Team, à assumer les obligations qui lui sont liées.
- 9.1.7 Aucune participation aux frais de gestion du camp n'est exigée de la part des pilotes participants. Les frais de déplacement, d'hébergement et de repas sont partiellement à la charge des participants.