TABLE DES MATIÈRES

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 de Suisse interclubs de delta (CSI/D)	3
	1.4 Championnat de Suisse de delta (CS/D).....	3
2	Épreuves de vol delta	4
	2.1 Dispositions générales (excepté CCC).....	4
	2.2 Pointage distance/temps - distance/temps sur tronçons effectués.....	5
	2.3 Pointage distance.....	5
3	Championnat de Suisse de delta	5
	3.1 Objectifs	5
	3.2 Dispositions générales	6
	3.3 Classement final (selon A 3.1.7 – Évaluation du Championnat de Suisse)	6
4	Championnat de Suisse interclubs de delta	7
	4.1 Objectifs	7
	4.2 Conditions de participation	7
	4.3 Dispositions générales	8
	4.4 Classement final.....	8
5	Swiss League Cup de delta	9
	5.1 Objectifs	9
	5.2 Conditions de participation	9
	5.3 Dispositions générales	10
	5.4 Évaluation	Fehler! Textmarke nicht definiert.
	5.5 Classement final.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6	Swiss League Team de delta	13
	6.1 Objectifs	13
	6.2 Dispositions générales	13
	6.3 Chef du team.....	14
	6.4 Direction du team	14
	6.5 Teamleader	15
	6.6 Spécialistes	16
	6.7 Pilotes	16
	6.8 Sélections.....	16
	6.9 Témoins sportifs FAI	17
7	Équipe nationale de delta	17
	7.1 Objectifs	17

7.2 Dispositions générales	17
7.3 Sélections.....	18
8 Swiss Delta Challenge	18
8.1 Camp de recrutement et de qualification (Junior Challenge, JC)	18

1 Compétitions FSVL delta

1.1 Cross Country Cup de delta (CCC/D)

1.1.1 La Cross-Country-Cup (CCC) est une compétition annuelle et individuelle pour pilotes solo aux membres actifs de la FSVL.

1.1.2 Pour plus d'informations, voir le règlement CCC (règlement sportif partie D).

1.2 Swiss League Cup de delta (SLC/D)

1.2.1 La Swiss League Cup est une compétition annuelle du Swiss League Team. On peut y participer en catégories 1, 2 et 5.

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 (Championnat de Suisse inclus) sont planifiées.

1.2.4 Le pilote ayant obtenu le plus grand nombre de points remporte la Swiss League Cup de delta.

Si plus de 8 pilotes participent en moyenne annuelle dans une catégorie, un classement séparé est établi. Sinon, un classement unique est établi pour tous les pilotes, auquel cas un facteur particulier est appliqué à chaque catégorie. (Pour des informations détaillées, voir chapitre B 6)

1.3 Championnat de Suisse interclubs de delta (CSI/D)

1.3.1 Le Championnat de 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 de Suisse interclubs de delta».

(Pour des informations détaillées, voir chapitre B 5)

1.4 Championnat de Suisse de delta (CS/D)

1.4.1 Le Championnat de 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 de Suisse de delta» de sa classe.
(Pour des informations plus détaillées, voir chapitre B 4)

2 Épreuves de vol delta

2.1 Dispositions générales (excepté CCC)

- 2.1.1 Les modes d'évaluation suivants peuvent être appliqués lors de la Swiss League Cup, du Championnat de Suisse interclubs et du Championnat de Suisse:
- Pointage distance/temps (vol à but déterminé, le cas échéant avec points de contournement)
 - Pointage distance (distance libre)
- D'une manière générale, les mesures GAP habituelles sont appliquées. Elles doivent être publiées avant chaque manche de compétition.
- 2.1.2 Chaque épreuve de vol doit être courue sur une distance totale d'au moins 36 km.
- 2.1.3 Le temps d'ouverture minimal de la fenêtre de départ (window) est calculé par l'organisateur selon la formule suivante:

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

- 2.1.4 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.
- 2.1.5 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). L'évaluation est effectuée à l'aide du logiciel d'évaluation actuel sur la base des données GPS.
- 2.1.6 L'organisateur peut marquer physiquement la ligne d'arrivée, cette ligne n'a cependant pas d'importance. L'évaluation se fait exclusivement sur la base de la balise GPS ou la ligne d'arrivée.
- 2.1.7 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.
- 2.1.8 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.

- 2.1.9 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 distance/temps - distance/temps sur tronçons effectués

- 2.2.1 Dans le pointage distance/temps, on évalue les distances parcourues et les temps réalisés.
- 2.2.2 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.
- 2.2.3 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.
- 2.2.4 Plus les pilotes arrivés au but ou ayant parcouru la distance-temps sont nombreux, plus compte le facteur temps.
- 2.2.5 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.
- 2.2.6 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-fsvl.ch > Sport > Download > Règlement sportif annexe L).
- 2.2.7 Les valeurs assignées sont fixées avant la compétition et ne peuvent plus être modifiées durant son déroulement. Idem pour le bonus «early bird».

2.3 Pointage distance

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

3 Championnat de Suisse de delta

3.1 Objectifs

- 3.1.1 Le Championnat de 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).

- 3.1.2 Le Championnat de 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.
- 3.1.3 De plus, ce championnat constitue un cadre idéal pour entretenir les contacts entre les différents pilotes et favoriser l'échange d'expériences personnelles.

3.2 Dispositions générales

3.2.1 Peuvent participer à ce championnat les pilotes suisses (selon A 3.1.7), les pilotes en possession d'une autorisation de séjour valide de type C et un nombre limité de pilotes étrangers (participation en classe Open), dans la mesure où les "Conditions générales de participation" définies par l'organisateur ont été remplies.

3.2.2 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

Si moins de 5 pilotes prennent le départ dans une catégorie, ceux-ci sont classés en catégorie 1, sachant qu'un coefficient 0.9 est appliqué à la catégorie 5.

Lorsqu'un pilote parcourt uniquement la distance minimum (définie dans les paramètres GAP), le facteur 1 s'applique.

3.2.3 Avant l'ouverture de la compétition, l'organisateur désigne un jury de 3 membres (conformément à A 1.5) 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

3.2.4 Pour qu'un Championnat de Suisse soit validé, le nombre maximum de points attribués au classement suisse sur l'ensemble des manches doit être d'au moins 600 points.

3.2.5 La manifestation doit être prévue pour une durée minimale de 3 jours. Si l'organisateur propose une date de report (2 jours minimum) ou une date supplémentaire, les dates en question doivent être également publiées lors de l'annonce de la manifestation.

3.2.6 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.

3.3 Classement final (selon A 3.1.7 – Évaluation du Championnat de Suisse)

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

Si moins de 5 pilotes prennent le départ dans une catégorie, ceux-ci sont classés en catégorie 1; le coefficient correspondant leur catégorie est alors appliqué.

- 3.3.2 Pour les Championnats de Suisse, le classement est établi sur la base du classement Open et comprend exclusivement des pilotes suisses (selon A 3.1.7). Le pilote ayant accumulé le plus grand nombre de points au classement final suisse remporte le titre de «Champion de Suisse de delta» de sa classe. Ce titre peut être décerné par catégorie dans la mesure où au moins 5 pilotes prennent le départ dans cette catégorie.
- 3.3.3 En cas de participation d'au moins 5 femmes à la compétition (selon A 3.1.7), un classement féminin séparé est établi, permettant de décerner le titre de «Championne suisse de delta».
- Si la compétition est également organisée comme Open, l'organisateur établit un classement «Open» et un classement «Championnat de Suisse» selon les critères mentionnés plus haut.

4 Championnat de Suisse interclubs de delta

4.1 Objectifs

- 4.1.1 Le Championnat de Suisse interclubs est une compétition à laquelle peuvent participer tous les clubs inscrits au registre FSVL et pouvant aligner des équipes de 4 pilotes.
- 4.1.2 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.
- 4.1.3 De plus, ce championnat constitue un cadre idéal pour entretenir les contacts entre les différents clubs.
- 4.1.4 Comme cet événement est ouvert à tous, il permet à de nombreux pilotes de s'initier à la 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.

4.2 Conditions de participation

- 4.2.1 Le Championnat de 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.
- 4.2.2 Tous les pilotes doivent satisfaire aux "Conditions générales de participation" des manifestations sportives FSVL (voir article A 3.1).
- 4.2.3 Les pilotes doivent préciser pour quel club ils volent lors de leur inscription au championnat. Il n'est pas possible de changer de club une fois l'inscription déposée.

4.2.4 Pour le Championnat de 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.

4.3 Dispositions générales

4.3.1 Une équipe se compose de 4 pilotes au maximum.

4.3.2 Chaque club peut aligner au départ au maximum 1 équipe. La participation d'une seconde équipe d'un même club est possible dans la mesure où, après expiration du délai officiel d'inscription, le nombre d'équipes admises 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.

4.3.3 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.

4.3.4 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.

4.3.5 Chaque pilote ne peut, pendant toute la durée du championnat, décoller que pour un seul team.

4.3.6 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

4.3.7 Pour qu'un Championnat de Suisse interclubs soit validé, le nombre maximum de points attribués sur l'ensemble des manches doit être d'au moins 500 points.

4.3.8 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.

4.3.9 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.

4.4 Classement final

4.4.1 Deux classements sont établis pour le championnat interclubs.

Classement individuel:

- Les classements individuels ne sont plus publiés, mais uniquement communiqués 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 de Suisse interclubs de delta».

- 4.4.2 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 de Suisse interclubs cat. Dames».

5 Swiss League Cup de delta

5.1 Objectifs

- 5.1.1 La Swiss League Cup est une compétition annuelle du Swiss League Team.
- 5.1.2 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.
- 5.1.3 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.

5.2 Conditions de participation

- 5.2.1 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.
- 5.2.2 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.
- 5.2.3 Dans le cadre de la Swiss League Cup, les pilotes d'ailes de catégories 1 et 5 peuvent également prendre le départ. Si au moins 5 pilotes prennent le départ par manche en moyenne annuelle dans une catégorie, le chef du team établit un classement dans cette catégorie. Sinon, un classement commun est établi et les coefficients suivants sont appliqués:
- FAI classe 1 – facteur 1.0
 - FAI classe 5 – facteur 0.9

5.3 Dispositions générales

5.4 Évaluation

5.4.1 La direction du Swiss League Team est responsable de l'évaluation des résultats.

5.5 Classement final

5.5.1 Au classement final, c'est le pilote qui a constamment réalisé les meilleures performances qui doit l'emporter.

5.5.2 Une fois la saison terminée (jour de référence: 30 septembre), la direction (les spécialistes) du Swiss League Team établit un classement final pour toutes les catégories dans lesquelles au moins 5 pilotes en moyenne ont pris le départ.

5.5.3 Ce classement comprend les résultats de toutes les compétitions de la Swiss League Cup organisées en interne ainsi que des compétitions organisées en externe.

5.5.4 Les pilotes qui souhaitent 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.

5.5.5 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. Les résultats sont calculés sur la base des points WPRS remportés.

5.5.6 Si aucune manche 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:

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

5.5.7 Les pilotes ayant obtenu le nombre de points le plus élevé aux classements finaux dans les catégories 1 et 5 FAI remportent la Swiss League Cup.

5.5.8 Exemple de calcul des points WPRS par manche dans une compétition inscrite en catégorie 2 auprès de la CIVL

	T1	T2	T3	T4	Total
Score vainqueur	580	1000	980	200	
Points pilote X	490	1000	500	30	
Points (%)	84.5	100.0	51.0	15.0	250.5
Part (%)	33.7	39.9	20.4	6.0	100.0
Points WPRS par manche	18.886	22.355	11.406	3.353	56.0

Points WPRS cumulés
pilote X 56

5.5.9 Pour les Swiss League Cups organisées en interne, un nombre de points maximum défini pour toute la saison compte par manche. Le score maximum vainqueur est atteint lorsqu'une manche remporte 1000 points avec un nombre minimum de participants défini.

Les points attribués au vainqueur de la manche sont calculés comme suit:

$$\begin{aligned} & \text{points de la ligue vainqueur de la manche} \\ & = \text{points maximum de la ligue} \\ & \cdot \frac{\text{points de la manche vainqueur} \times \text{min. (nb de participants, nb de participants min.)}}{\text{nb de participants minimum} \cdot 1000} \end{aligned}$$

5.5.10 Les points des pilotes sont calculés de manière linéaire sur la base des points individuels remportés lors des manches et du score vainqueur de la manche.

$$\begin{aligned} & \text{points de la ligue pilote de la manche} \\ & = \text{points de la ligue vainqueur de la manche} \times \frac{\text{points de la manche pilote}}{\text{points de la manche vainqueur}} \end{aligned}$$

5.5.11 Paramètres de calcul du classement Swiss League Cup

Paramètre	Valeur	Remarque
FTV	Oui	La méthode FTV, employée à la place des résultats biffés, normalise les performances réalisées et ne tient compte que des meilleurs résultats.
% FTV	30%	70% des meilleurs points par manche compte
Nombre minimum de participants	9	Pour le calcul des points par manche.
Points maximum de la ligue	20	Nombre maximum de points de la ligue pour le vainqueur.
Nombre minimum de manches pour être valables en coupe de la ligue	4	Peu importe le nombre de points remportés dans les manches.

6 Swiss League Team de delta

6.1 Objectifs

- 6.1.1 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.
- 6.1.2 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.
- 6.1.3 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.
- 6.1.4 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».

6.2 Dispositions générales

- 6.2.1 Le Swiss League Team est placé sous l'autorité directe du chef de la ligue. Il est dirigé et animé par les responsables du team.
- 6.2.2 Le Swiss League Team comprend au total 30 pilotes maximum.
- 6.2.3 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.
- 6.2.4 Le Swiss League Team bénéficie du soutien matériel et financier de la FSVL et de sponsors éventuels.
- 6.2.5 Le Swiss League Team s'engage auprès de la FSVL à participer aux manifestations organisées par lesdits sponsors.
- 6.2.6 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.
- 6.2.7 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.

6.2.8 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.).

6.3 Chef du team

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

6.3.2 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.

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

6.3.4 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 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 de Suisse.

6.4 Direction du team

6.4.1 La direction du team se compose du chef du team et de 1 à 2 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.

6.4.2 Les 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.

6.4.3 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.

- 6.4.4 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.
- 6.4.5 La direction du team a droit à des dédommagements financiers.
- 6.4.6 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.

6.5 Teamleader

- 6.5.1 Le teamleader est le chef d'une sélection de pilotes envoyée par le Swiss League Team à une compétition internationale.
- 6.5.2 Le teamleader a droit à des dédommagements financiers.
- 6.5.3 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, débriefing, etc.)
 - procède aux sélections en accord avec le chef et la direction du team,
 - dirige les briefings/débriefings,
 - met sur pied des séances d'entraînement complémentaires avant/pendant les compétitions,
 - coordonne les activités/besoins logistiques,
 - représente le team auprès du DE,

- 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.
- Le teamleader est responsable du travail médiatique sur place.

6.6 Spécialistes

- 6.6.1 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.
- 6.6.2 Le chef du team peut déléguer à la direction du team la coordination des prestations assurées par les spécialistes.
- 6.6.3 Les spécialistes ont droit à des dédommagements financiers. Les missions isolées sont accomplies à titre bénévole.
- 6.6.4 Les tâches confiées à des spécialistes peuvent être de nature diverse:
- Établissement 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

6.7 Pilotes

- 6.7.1 Les membres du cadre du Swiss League Team ont droit à des dédommagements financiers en fonction des prestations fournies.
- 6.7.2 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.

6.8 Sélections

- 6.8.1 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.
- 6.8.2 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.
- 6.8.3 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.
- 6.8.4 Les demandes d'admission au sein du Swiss League Team doivent être envoyées au chef du team ou au secrétariat de la FSVL. Conditions préalables: faire une demande de licence sportive FAI.
- 6.8.5 Pour s'aider dans ses décisions lors de toutes les sélections, la direction du team s'appuie sur une liste intitulée «critères de sélection». Cette liste contient un classement des huit dernières manches de la ligue, valide au moment de la

sélection, sachant que le plus mauvais résultat est supprimé. Cette liste peut contenir des manches sur plusieurs années. Les éléments suivants sont déterminants pour faire partie de l'équipe nationale:

- Les performances actuelles
- La place au classement «critères de sélection»
- La constance
- L'esprit d'équipe
- La fonction au sein de l'équipe
- Le potentiel

6.9 Témoins sportifs FAI

6.9.1 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 de faire office de témoins sportifs si nécessaire. Chaque pilote s'engage par là à lire les documents reçus et à satisfaire aux obligations contenues dans ceux-ci.

7 Équipe nationale de delta

7.1 Objectifs

- 7.1.1 L'objectif de l'équipe nationale suisse est de compter parmi les meilleures du sport de delta au niveau mondial.
- 7.1.2 L'équipe nationale devrait former un ensemble harmonieux de pilotes de compétition jouissant d'une solide expérience sur le plan sportif international.
- 7.1.3 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.
- 7.1.4 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.
- 7.1.5 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.

7.2 Dispositions générales

- 7.2.1 L'équipe nationale est placée sous l'autorité directe de la direction du Swiss League Team.
- 7.2.2 L'équipe nationale est composée de pilotes membres du Swiss League Team.

- 7.2.3 Seuls peuvent en faire partie les pilotes suisses et ceux qui sont en possession d'une autorisation de séjour valide de type C.
- 7.2.4 L'admission au sein de l'équipe nationale n'entraîne aucuns frais pour les pilotes mêmes.
- 7.2.5 L'équipe nationale bénéficie du soutien financier et matériel de la FSVL et de sponsors éventuels.
- 7.2.6 Chaque membre de cette équipe peut revendiquer le titre de "Membre de l'Équipe nationale suisse de delta" à des fins de publicité personnelle.
- 7.2.7 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.
- 7.2.8 L'équipe nationale s'engage auprès de la FSVL à participer aux manifestations organisées par les sponsors officiels soutenant le vol libre.

7.3 Sélections

- 7.3.1 Le chef de l'équipe est responsable des sélections après consultation de la direction de l'équipe et du teamleader.
- 7.3.2 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.
- 7.3.3 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.
- 7.3.4 Les critères déterminants pour faire partie de l'équipe nationale sont:
- les performances réalisées récemment par le pilote,
 - 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
- 7.3.5 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.
- 7.3.6 Les sélections doivent être closes au plus tard 4 semaines avant l'ouverture de la compétition concernée.

8 Swiss Delta Challenge

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

- 8.1.1 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.

- 8.1.2 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
- 8.1.3 Le JC est animé par le chef du Swiss League Team ou 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.
- 8.1.4 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.
- 8.1.5 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.
- 8.1.6 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 y sont liées.
- 8.1.7 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.