FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
F. A. I.

TÉLÉPHONE 723-72-52
720-93-02
ADR. TÉLÉGR. : FÉDAÉRO-PARIS

SIÈGE SOCIAL :
6, RUE GALILÉE
75782 PARIS CEDEX 16

AW/SE

PARIS, LE 18.4.1975

TO THE SECRETARIES GENERAL OF
NATIONAL AERO CLUBS

Dear Mr. Secretary General,

Last year, you received a questionnaire asking for information about Hang Gliding in your country.

There was a great number of replies showing a growing interest in this new sport all over the world.

Since then, it has been decided to set up an International Hang Gliding Committee where all the F.A.I. members interested in this sport would be represented.

Would you therefore, be kind enough to bring to the notice of the Hang Gliding people in your country that the FA.I. is introducing a new Committee to deal with that matter.

In order to save time, we are hereunder proposing :

- a date for the inaugural meeting of the new Hang Gliding Committee i.e. Thursday June 26 starting at 10.00 hrs, and Friday June 27,1975, finishing at 16.00 hours (two days)

  The meeting will take place at FAI Headquarters, 6 rue Galilée,Paris 16° near Boissière Metro Station (between Trocadero and Ch. de Gaulle-Etoile)

- and a list of items for discussions as follows :
  - Constitution of an International Hang Gliding Committee of the F.A.I.
  - Definition of a "Hang glider"
  - To consider types of championships, records and proficiency standards that may be required
  - To consider all the works the Committee should carry out
  - Any other matters
  - Election of Officers and future meetings

We should be pleased to hear from you in due time, but as soon as possible, the name of the representative of your country to the first meeting of the new Hang Dliding Committee.

Yours sincerely,

CRHennecart

(C.E.HENNECART)
Director General

SWISSAIR

To: Mr. A. Gehriger - ZRH.DS

February 14, 1975

From: Mr. P. Luethi - NYC.SF

ref: HG/dh/214

Re: 1st WORLD CHAMPIONSHIP in ALPINE HANG-GLIDING
MARCH 12-22, 1975 KOESSEN-TYROL-AUSTRIA

In the course of our research into the field of Soaring, Gliding and Hang-Gliding, your good friend, Mr. Lloyd Licher, President of the United States Hang-Gliding Association, and also Executive Secretary of the Soaring Society of America, provided us with some excellent cooperation.

He indicated that he was pleased to assist us, in view of the fact that a prominent Swissair executive, indicating yourself, has had a lifelong involvement in activities that support the Soaring and Gliding movement. He also mentioned that you were currently the President of the F.A.I. Commission on the 'VOLE-A-VOILE' which would be holding sessions in Paris on March 14/15.

I take the liberty of enclosing a memo from our Mr. D. Haron which provides some background on our activities in developing for our Company the international group-travel potential of this fast-growing recreational sport. Also enclosed please find some of the promotional material developed for the Koessen events, in cooperation with the Austrian National Tourist Office, which has underwritten all costs, and our local Austrian Airlines associates.

We realize that Hang-Gliding is barefly in its infancy. There are, however, indications pointing to a growth potential of commercial interest. Some enthusiasts suggest a parallel with surfing, which was virtually unknown in North America before the fifties.

We would greatly appreciate your guidance and suggestions on the subject of a proposed 'invitation' to a meeting in Austria for the purpose of (eventual) creation of a Federation of National Hang-Gliding organizations. Such an international group could serve ideally as vehicle for disseminating research data on safety standards, and their application and control. Comments we have received to date indicate a crucial interest in this paramount aspect of safety, by manufaturers, fliers, and competition organizers alike.

We sincerely hope we have not presumed on your time, and thank you in advance for your comments and direction.

Respectfully:

P. Luethi

Peter Luethi
Passenger Sales Promotion Mgr.

To: Mr. Peter Luethi - NYC.SF

Feb. 14, 1975

From: Mr. David Haron - NYC.SF

ref: HG/dh/214

Re: HANG GLIDER PROMOTION:

1. In consulting with the President of the U.S. Hang Gliders Assn (USHGA), he indicated that an important missing element in the sport is a federation of the various national associations, whose respective countries have hang gliding activities.

2. The USHGA President, Lloyd Licher, also informed me that a Swisssair official, Mr. Adolf ('Pirat') Gehriger, is the current President of the Soaring (Gliders) division of the Federation Aeronautique Internationale (FAI) headquartered in Paris. Hang gliding, only one small aspect of the gliding world, has been shunted aside as a 'step-child'.

3. In response to an idea we proposed, he thought it would be a great coup if Swissair were to engineer a meeting of the heads, or deputy-heads, of all national organizations during the actual events at Koessen. My only thought is that it would create more passengers, and would not cost us anything, while ensuring a continuing 'hold' on all related travel potential created by the sport.

4. Furthermore, association officials regard highly the technical research work done into safety aspects, by Mr. Mr. Bigler of the Swiss Federal Air Office in Berne. This confirms the information provided by Peter Kung, the Swiss hang glider who visited with us last week. Mr. Bigler's work includes Wind Tunnel tests and experiments, following the serious mishaps of 74. His findings are of crucial interest to the growing number of manufacturers of HG equipment in the U.S. and presumably in other countries equally involved. I understand that there is HG activity in South Africa, Australia, Japan. (No data on any action in the Eastern Europe region.)

5. Hence, if a well-formulated invitation were to emanate from, for example, either of the two gentlemen (Gehriger or Bigler) or both, calling for a general exchange of views on-location in Koessen, during the period of the championship, the objectives indicated in item # 3 would be achieved, and the profitability of our efforts would be maximized. Comments, please ?

David Haron
NYC.SF

✓cc: ZRH.DS - Mr. A.Gehrige
cc: INN.DM - Mr. Gstrein
cc: ZRH.FC - Mr. Bertossa
cc: JFK.FR - Mr. DesCombes

To: Dr. S. Hirschbichler - VIE.DM March 6, 1975

From: Mr. David Haron - NYC.SF ref: HG/dh/306

Re: 1st WORLD CHAMPIONSHIP IN ALPINE HANG-GLIDING
MARCH 12-22, 1975 in KOESSEN - TYROL

Dear Dr. Hirschbichler:

We are pleased to report that from the standpoint of our Passenger Sales Promotion department in NYC our promotion of the above event can be qualified as successful.

On March 10 a group of 49 advocates of the sport of hang-gliding will de departing on SR101. In ZRH the group will be split into into two groups, with one connecting to SZG on AU226, while the balance, which AUA could not accommodate, will be routed to MUC on SR554. All are due to arrive in Koessen by early afternoon on Tuesday, March 11. The group is scheduled to return from Austria on Monday, March 24.

This promotion is noteworthy in that it represents a real 'first' in hang gliding for the estimated 50,000 followers in North America, and we understand that it is attracting equal sport attention in Europe. That is why we believe it offers open opportunity for extensive PR coverage. As far as we have been able to establish from the US TV networks, they will depend on footage provided by the Austrian TV organization, which we assume will cover the event for Europe. In this connection, we do hope that the SWISSAIR presence will be in evidence during this meet, both through your delegation of some representation, and through prominent display in key locations of Swissair signs strategically positioned to exploit the TV camera action.

It will also be important to note that the possibility has been mentioned that this championship will see the formation of an International Federation of the various national organizations represented at the event, and it is to be expected that our Company, which was largely instrumental in delivering a sizeable North American contingent, and all our support actions, will secure a privileged position of 'carrier of choice' for all active hang gliders.

We would very much like to bring to your attention the very excellent cooperation of Mr.Gstrein - INN.DM - without whose assistance in liaison with the Koessen organizing committee, the overall results of this coordinated Swissair action might have been otherwise. Of paramount help, we must give full credit to Dr. Heinz Patzak of the ANTO, who saw the possibilities, to the point of underwriting basic promotion costs, and geared his office to support a fast, nationwide action, which this office coordinated.

..../..

Important members of the US group are:

Mr. Bill Bennett, an Australian, who has pioneered the sport, and is President of his own Delta Wing Gliders Corporation. As a recognized authority, he will be a judge at the contest. He is accompanied by his wife.

Mr. Leroy Grannis, publishes Hanglider Magazine, the leading publication (there are by now seven others, of various scope. He will covering the meet for various US publications and the magazine, and will do extensive photography. We understand he mounts movie camera on his glider to achieve spectacular shots.

Mr. Daniel Poynter, is established as the author of the Handbook on Hang Gliding, now the basic textbook for all newcomers to the sport.

Because of the overall dimensions of the dismantled hang gliders to be used by the contestants (we expect around 40 units), arrangements have been made through ZRH.FC (Mr. Bertossa) for a truck to transport the 40 units from Kloten Airport to Koessen, to arriv on-location in Koessen by 10:00 a.m. of March 12. We would very appreciative if INN.DM would lend their assistance with any coordination, or formalities, if such be needed by the group.

The intention of all concerned is to ensure, through a complete success from start to finish, that the above event become an annua affair, thus furthering the interests of all concerned. It is our expectation that for future events, we will not be confronted with the logistics problem of transporting hang glider equipment, as by that time, the manufacturers involved will have sufficient equipme on hand on the Continent. They are at this time setting up their distribution. We enclose brochure copies of our tour for ready reference.

In appreciation and with best regards, we remain:

David N. Haron

David Haron
NYC.SF

cc: Mr. Peter Luethi
NYC.SF

P.S. The foregoing, dear Dr. Hirschbichler, is an example of our continuing promotion of Austria as a valued Swissair destination. We are at this time preparing to launch a major campaign to promote the 150th anniversary of Johann Strauss, and which we expect will realize valuable revenue spanning May through November 75. In this case as well, the ANTO is cooperating excellently.

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE
INTERNATIONALE
6, Rue Galilée
75782 PARIS - CÉDEX 16

MEMORANDUM

Aux : Délégués de la C.I.V.L.
de la part du Secrétaire
Réf. : Compte-rendu de la réunion de la COMMISSION INTERNATIONALE DE VOL LIBRE (C.I.V.L.) de juin 1975 à Paris.

Ci-joint le compte-rendu de la réunion mentionnée ci-dessus. Bien que j'accomplisse des fonctions de Secrétaire pour d'autres organisations, je n'ai pas de règles pour me guider en ce qui concerne la C.I.V.L. J'ai donc indiqué les questions importantes et ajouté quelques discussions afin d'aider le lecteur à comprendre les raisons des décisions.

Ann Welch a examiné ce rapport.

Pourriez-vous l'examiner vous-même pendant que la réunion est encore fraîche dans votre mémoire et m'envoyer changements ou corrections aussi vite que possible afin qu'ils puissent être réunis et préparés par écrit avant la réunion de novembre.

Pendant que vous revoyez ce compte-rendu et à l'occasion des travaux de vos Sous-Commissions, les mois qui viennent, il serait utile si vous pouviez jeter sur le papier des idées et me les envoyer pour être portées à l'ordre du jour de la prochaine réunion. Cela éliminera la précipitation de dernière minute qui résulte souvent dans l'impossibilité de couvrir certains domaines. En outre, en avoir connaissance avant la réunion, nous permettra d'étudier à fond le sujet et de prendre des décisions mieux éclairées à la réunion.

Le 29 juin 1975.

Signé : Dan Poynter

P.O. Box 4232
Santa Barbara, Californie 93103
Etats-Unis

DP/PB/AT 10.7.1975

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

REUNION DE LA COMMISSION INTERNATIONALE PROVISOIRE DE VOL LIBRE (C. I. V. L.)

6 RUE GALILEE, PARIS, LES 26 et 27 JUIN 1 9 7 5

C O M P T E - R E N D U

établi par M. Dan Poynter (Etats-Unis), Secrétaire de la C.I.V.L., et approuvé par le Président

Sont présents : Mme Ann WELCH, Vice-Président de la F.A.I. (GRANDE BRETAGNE), qui préside la séance

F.A.I. : M. C.E. HENNECART, Directeur Général
M. P. BERRUYER, Directeur Général-Adjoint
Mme Sandra PRODROM, Secrétaire

AFRIQUE DU SUD ..... M. J.R. MURPHY, Délégué
M. O. SADIE, Observateur
AUTRICHE ..... M. Sepp HIMBERGER, Délégué
M. Rudi WURNIG, Observateur
DANEMARK ..... M. Juan A. GARCIA, Délégué
ETATS-UNIS ..... M. Dan POYNTER, Délégué
M. W.C. POWELL, Délégué Suppléant
FRANCE ..... M. Bernard BERTHOU, Délégué
M. Philippe GALY, Observateur
GRANDE BRETAGNE ..... M. Martin HUNT, Délégué
M. Gordon M. MURRAY, Observateur
IRLANDE ..... M. Kevin DUNNE, Délégué
ITALIE ..... M. Heinz KOSTNER, Délégué
JAPON ..... M. Asaki MIYAHARA, Délégué
NORVEGE ..... M. Fredrik DAHL, Délégué
NOUVELLE ZELANDE ..... M. Rick POYNTER, Délégué
REP. FED. D'ALLEMAGNE ... Dr. Harald KIEDAISCH, Délégué
M. Mike HARKER, Observateur
SUISSE ..... M. Tony WIRZ, Délégué

M. Hennecart, Directeur Général de la F.A.I., souhaite la bienvenue aux délégués et retrace brièvement l'historique et les buts de la Fédération Aéronautique Internationale.

- SOUHAITS DE BIENVENUE ET PRESENTATION de Mme Ann Welch (Grande Bretagne) Vice-Président de la F.A.I. (Voir annexe N° 1)
- Présentation des délégués, suppléants et observateurs.
- M. Dan Poynter (Etats-Unis) est élu Secrétaire par intérim de la Commission.
- MOTION N°1 : Le nom de la Commission est : "Commission Internationale de Vol Libre" (C.I.V.L.) (Welch). En Anglais : International Hang Gliding Committee.
  Discussion.."Vol Libre" se traduit par "Free Flight" ; "Hang Gliding" se traduit difficilement en français. Hennecart : "Vol Libre" pourrait être confondu avec une épreuve d'aéromodélisme.
  RENVOYEE A PLUS TARD

DP/PB/AT 10.7.1975

.../...

- MOTION N° 2 : Définition d'un appareil de vol libre :
Un appareil de vol libre est une aile fixe (c'est-à-dire non rotative), plus lourde que l'air, pouvant décoller et atterrir seulement grâce à l'énergie et l'utilisation des jambes du pilote. Le poids vide de l'appareil,y compris les instruments fixes,ne doit pas dépasser 60 Kg. (Welch).
Discussion. Afrique du Sud, France et Angleterre sont contre le lancement par remorquage tandis que les Etats-Unis, l'Italie et la Nouvelle-Zélande sont pour. Welch : suggère une définition large de façon à ne pas exclure le lancement par remorquage. Afrique du Sud (Murphy) : une fois qu'un code sportif est adopté par la F.A.I., il ne peut être changé avant quatre ans.

RENVOYEE A PLUS TARD

Une Sous-Commission comprenant les délégués français, anglais et américain est formée pour rédiger un projet de définition.

(Interruption pour le déjeuner)

- MOTION N° 3 : Créer un groupe de travail pour les records (Welch)
Proposition : recommander à la Commission de Vol Libre de la F.A.I. les types de records du Monde à établir, les catégories nationales reconnues par la F.A.I., y compris le minimum pour l'établissement de tels records et la marge nécessaire pour les battre.
Recommander les méthodes de contrôle de vol, de sorte que les règles soient les mêmes dans tous les pays.
Examiner les qualités requises et l'établissement d'une liste d'Observateurs Officiels Nationaux.
Rédiger la partie "Records" du projet de Code Sportif Vol Libre de la F.A.I.
Discussion. France (Berthou) : Records et Championnats sont les problèmes les moins importants de cette réunion. Nous devons établir un registre international des accidents, nous devons assurer la liberté de vol n'importe où et nous devons parler des dimensions et du matériel des appareils de vol libre. Occupons-nous de ces questions importantes.

RENVOYEE A PLUS TARD

- RECOMMANDATION : Formation d'un groupe de travail pour l'Insigne International de Compétence (Welch).
Proposition : recommander à la Commission de Vol Libre de la F.A.I. quels Insignes de Compétence, s'il doit y en avoir, devraient être créés et ce que devraient être les vols qualificatifs.
Recommander un modèle commun de l'Insigne International qui serait fait et porté dans tous les pays et serait ainsi universellement reconnu par les pilotes de Vol Libre.
Rédiger la partie "Insignes Internationaux" du projet de Code Sportif Vol Libre de la F.A.I.
Discussion. Welch : combien de degrés ? Afrique du Sud (Murphy) : commençons avec l'Insigne "A". Le but : être assuré qu'un pilote venant de l'étranger puisse voler avec sécurité.

- MOTION N° 4 : que la Sous-Commission accepte la liste suivante d'Insignes :

A : Pilote
B : Pilote expérimenté
C : Pilote qualifié

et qu'un groupe de travail soit créé pour rédiger les critères de l'Insigne, avec comme élément de base le classement N° 3 américain pour le degré Pilote, pour émettre des propositions pour les autres degrés(AS et pour rechercher les noms les plus appropriés à ces classements.

ADOPTEE

.../...

La Sous-Commission sera composée de : Powell (U.S.A.), Président
Bres, France
Poynter, Rick : Nelle Zélande
Gaulis, Suisse
Hunt, Grande Bretagne

Discussion concernant les conditions médicales, mais accord pour considérer cette question comme du ressort de chaque Aéro Club ou des autorités nationales.
Angleterre (Hunt) : recommande de faire payer les insignes et certificats afin de mettre le programme sur une base rentable, le surplus revenant à la F.A.I.
Question des certificats de navigabilité. France : opposition, évitons les interférences gouvernementales. Welch : de tels certificats seraient émis par l'Association Nationale par l'intermédiaire de leurs Aéro Clubs. Danemark (Garcia) : pose la question de l'âge limite.
Il est dans l'ensemble accepté que la durée des insignes est à vie.
Date limite pour fournir des informations au groupe de travail, 1er août 1975.
Afrique du Sud (Murphy) : accepte de centraliser les modèles d'insignes jusqu'au 1er août et de les envoyer alors au groupe de travail.

Pause de 15 minutes

- RECOMMANDATION : Etablissement d'un réseau d'observateurs officiels (Welch) (Voir Annexe 2).
Discussion. Afrique du Sud (Murphy) : le Vol Libre doit avoir des juges compétents, le niveau doit être élevé. U.S.A. (Poynter,Dan) : dans beaucoup de sports aéronautiques, juger est un grand honneur et les juges sont choisis en raison de services passés rendus au sport. Résultat : des juges qui ne sont pas au niveau des concurrents ce n'est ni juste pour les concurrents ni dans le meilleur intérêt du sport.
Afrique du Sud (Murphy) : les juges de vol libre devraient être licenciés par la F.A.I. comme pour le parachutisme.
La discussion s'étend sur les juges et les observateurs, leurs devoirs et leurs responsabilités. Welch : que les délégués fassent une vérification auprès de leurs Aéro Clubs Nationaux et établissent un système d'Observateurs Officiels dans le cadre national.

- RECORDS (MOTION N° 3) QUESTION REPRISE
Welch : les records pourraient être : distance, altitude, durée, vitesse, gain d'altitude, etc. Durée et largage en altitude (ex. à partir d'un ballon) ne devraient pas être encouragés, car on a déjà été trop loin dans ce sens et c'est transiger avec la sécurité. On devrait envisager : distance en ligne droite, distance avec but fixé, gain d'altitude, distance à but fixé et retour, atterrissage de précision.
Angleterre (Hunt) : nous devons définir des records internationaux ou bien il y aura des accidents, des gens voulant créer leurs propres records. Italie (Kostner) : des records internationaux bien définis décourageront les records stupides et dangereux. Danemark (Garcia) : les tentatives de records ne devraient être permises qu'aux pilotes catégori "C". France (Galy) : exprime ses craintes que ces tentatives de records ne compromettent la sécurité.

AMENDEMENT A LA MOTION N° 3 : Approuver le principe des records suivants Distance en ligne droite, distance avec but fixé, distance à but fixé et retour, et gain d'altitude (par temps clair).

MOTION N° 3 : ADOPTEE

La Sous-Commission sera formée de : Hunt (Grande Bretagne) Président
Garcia (Danemark)
Dahl (Norvège)

A ce moment arrive un télégramme de M. Gehriger, Président de la CIVV (Commission Internationale de Vol à Voile), avec ses meilleurs voeux pour l'avenir de la Commission de Vol Libre.

.../...

- DISCUSSION SUR LA SECURITE
Angleterre (Murray) : pose le problème de l'assurance. Italie (Kostner); elle est obligatoire en Italie, les frais sont les mêmes que pour le parachutisme. Elle est également obligatoire en France, en Allemagne et en Suisse où elle revient très cher. En Autriche l'assurance se fait par appareil de vol libre. Elle n'est pas obligatoire aux U.S.A. mais elle est conseillée et plusieurs compagnies garantissent ce risque. Elle n'est pas obligatoire en Angleterre mais elle est conseillée et très bon marché (environ 230 000 pour $1,20 de prime annuelle). Elle n'est pas obligatoire en Afrique du Sud, leur groupe est trop petit et envisage de se rattacher à la police anglaise.

Angleterre (Hunt) : des accidents, il y en aura. Nous devons tirer une leçon des fautes des autres et en rendre publique l'information. U.S.A. (Poynter, Dan) : il est regrettable quand un pilote se blesse en faisant du vol libre ; mais il est criminel qu'un second pilote se blesse pour la même raison parcequ'il n'avait pas connaissance du premier accident. Angleterre (Hunt) : nous avons besoin de rapports sur les accidents (hospitalisation ou cas graves) de même que sur les cas de décès.

Juan Garcia est nommé Président et Coordinateur du Bureau d'Etude des accidents de la C.I.V.L. Tout délégué devra lui envoyer les meilleures informations possibles relatives aux accidents. La formule de déclaration américaine servira de type. Garcia publiera ses constatations tous les six mois de même que des bulletins spéciaux pour des informations urgentes. Il serait utile de lui envoyer des coupons réponses internationaux.
Angleterre (Hunt) : les pilotes doivent être informés que les crochets à lacets des bottes peuvent se prendre dans les cables inférieurs de l'appareil, il en est résulté des accidents mortels.

La séance est levée.

Vendredi 27 juin

- NOM DE LA COMMISSION (MOTION N° 1) QUESTION REPRISE
La motion est réintroduite par le Danemark (Garcia) et appuyée par l'Angleterre (Hunt). Le nom français sera "Commission Internationale de Vol Libre", étant donné qu'il est admis que "Hang Gliding" et "Vol Libre veulent dire la même chose mais qu'il n'y a pas de traduction mot à mot possible. Le nom usuel sera C.I.V.L.

ADOPTEE
(Opposition de l'Afrique du Sud)

- DEFINITION DE L'APPAREIL DE VOL LIBRE (MOTION N° 2) QUESTION REPRISE
Rapport de la Sous-Commission.
MOTION N° 5 : La définition de l'appareil de vol libre est :
Un appareil de vol libre est une aile fixe (c'est-à-dire non rotative) pouvant être portée et pouvant décoller et atterrir seulement grâce à l'énergie et l'utilisation des jambes du pilote. (Danemark soutenu par l'Afrique du Sud).

ADOPTEE

- CHAMPIONNATS DU MONDE
Fréquence. Angleterre (Hunt) : il faut deux ans pour organiser et prépar des championnats. Accord général. Autriche (Himberger) : propose Kossan **pour 1976, environ** *. Hennecart : une décision finale sera prise à la prochaine réunion (après la création d'une Commission de Vol Libre par la F.A.I. à Ottawa en septembre). * 11/25 septembre. Afrique du Sud (Murphy): propose son pays pour octobre 1976.
Discussion générale et étude de la note "quelques suggestions sur les Règles des Championnats du Monde de Vol Libre" (voir Annexe 3).
Afrique du Sud : les vainqueurs doivent être déclarés dans les 24 heures (1.9), le dernier mot "évalué" changé en "compté" (3). L'Angleterre réclame une clause de pénalisation (4.5), la Nouvelle Zélande demande l'autorisation d'avoir une aide extérieure pour le hauban avant au

.../...

décollage (5.2) et de changer "voler" par "porter" (5.1). La Classe Standard Rogallo/est décrite en annexe 4 et la Sous-Commission en reverra les dernières données. La définition de la classe Aile Flexible est : une aile volante flexible dont le contrôle s'effectue par déplacement des poids et dont le poids à vide, y compris les instruments, ne dépasse pas 40 Kg. La classe proposée Aile Rigide Ultra Légère deviendrait la Classe Libre où le contrôle aérodynamique sera autorisé. Le poids à vide, y compris les instruments ne devant pas dépasser 50 Kg. Il est accepté que tout type d'appareil pourra concourir dans sa propre classe ou dans les classes supérieures. Cependant, un pilote ne pourra s'inscrire que dans une seule classe. Il y a un accord général d'accepter le document modifié.

(Interruption pour le déjeuner.)

L'Autriche (Himberger) fait circuler un rapport sur le Championnat du Monde Alpin de Vol Libre de Mars 1975.
Il est généralement accepté que les premiers Championnats du Monde de Vol Libre auront lieu à Kossen, Autriche, en septembre 1976 et les deuxièmes en Afrique du Sud en 1977. Les troisièmes Championnats du Monde auront lieu en 1979. L'Afrique du Sud demande qu'une invitation officielle lui soit faite par l'Autriche, en tant qu'Observateur à l'organisation de la compétition de 1976, afin d'être mieux préparée pour celle qu'elle doit organiser en 1977.

La Sous-Commission pour les Championnats du Monde comprendra :

Himberger (Autriche), Président
Poynter, Rick (Nouvelle Zélande)
Kiedaisch (Allemagne Fédérale)
Kostner (Italie)
Murphy (Afrique du Sud)

M. Himberger apportera un projet de règlement des Championnats du Monde de 1976 et des informations d'ordre général et administrative à la prochaine réunion de la C.I.V.L.
Angleterre (Murray) : pose la question de la publicité commerciale. Himberger indiquera un tarif pour la publicité sur les appareils (si cela est nécessaire) dans ses propositions. Murphy s'offre d'en vérifier la terminologie.

Le projet d'épreuve d'atterrissage de précision présenté par Poynter, Dan (USA) est accepté à titre d'essai, tel que modifié (voir Annexe 2)

Question remorquage : le remorquage est admis en principe mais il est généralement accepté que les records seront limités au décollage à pied, du moins au début.

Mike Harker (R.F.A.) donne une description de ce que sera sa Coupe du Monde Kool de Vol Libre qui doit se dérouler en Europe à la fin du printemps prochain. Les délégués lui souhaitent de réussir.

Poynter Dan (USA) fait circuler, pour information, les règlements établis par Harry Robb pour les concours de Vol Libre avec remorquage.

Angleterre (Murray) : demande les statistiques d'activité. Voici les meilleures estimations :

	APPAREILS	PILOTES
- SUEDE	50	50
- AUSTRALIE	2 000	2 500
- NOUVELLE ZELANDE	700	1 000
- AFRIQUE DU SUD	100	100
- AUTRICHE	100	150
- DANEMARK	80	120
- CANADA	2 000	2 000
- U.S.A.	30 000	25 000
- ECOSSE	100	150
- ANGLETERRE	1 500	2 500
- IRLANDE	35	70

.../...

	APPAREILS	PILOTES
- JAPON	70	600
- ITALIE	100	200
- NORVEGE	40	40
- ALLEMAGNE FEDERALE	400	600
- SUISSE	700	700
- FRANCE	2 500	3 000

TOTAL : 40 475 Appareils, 39 620 Pilotes

Angleterre (Hunt) : plaide pour l'établissement de relations suivies.
Allemagne Fédérale (Harker) : pose la question du mode de qualification pour les Championnats du Monde. Welch : chaque Aéro Club inscrit une équipe, mais les pilotes voleront à titre individuel. A chaque reprise la Sous-Commission des Championnats du Monde établira le nombre maximum de pilotes par pays.
Nouvelle Zélande (Poynter, Rick) : demande la standardisation d'un "code de la route".

Madame Welch rappelle les décisions prises à l'occasion de cette réunion et remercie les délégués d'être venus de si loin et d'avoir fait un aussi bon travail.

DATE DE LA PROCHAINE REUNION : 26 et 27 novembre 1975 à Paris.

Les groupes de travail se réuniront dans la matinée du 26 et les délégués se réuniront avec les groupes de travail dans l'après-midi. La Session Plénière aura lieu le 27.
Afrique du Sud (Murphy) : la F.A.I. a bseoin d'un minimum de deux mois pour traduire et assurer l'expédition des documents.

Les délégués ont offert un cadeau à Madame Welch en témoignage de leurs remerciements pour avoir été la première, si non la seule, instigatrice de la formation de cette Commission et pour avoir présidé avec autant de maîtrise cette réunion.

La séance est levée.

AW/PB/AT 10.7.1975
Réunion de la C.I.V.L. des 26/27 juin 1975 ANNEXE I

DISCOURS D'OUVERTURE ET DE BIENVENUE DU PRESIDENT

Je voudrais d'abord vous parler un peu de la structure et de l'objet d'une Commission de la F.A.I.

L'objet est de surveiller et de contrôler le sport sous tous ses aspects internationaux, tels que records du Monde, championnats du Monde et, si vous décidez de les introduire, les insignes internationaux de compétence de pilote. Ce que vous décidez ici sera la norme internationale

Seule la liste des records établie par vous sera reconnue par la F.A.I. ; si d'autres introduisent de prétendus records qui ne sont pas sur votre liste internationale, ces records ne seront pas reconnus comme records aéronautiques.

Les règles de Championnats du Monde que vous decidez et publiez doivent être utilisées par les organisateurs si l'épreuve doit être reconnue.

Ainsi vous verrez que le travail d'une Commission est très important et plein de responsabilité, et parceque c'est une nouvelle Commission il y a beaucoup de travail à faire.

Chacun d'entre vous est venu ici représenter son pays, et dans chaque pays il y a des problèmes spéciaux - le temps, l'administration, les besoins de ses propres membres. Mais en tant que membres de cette Commission, votre première responsabilité est le développement du sport en lui-même, et pour arriver à cela vous aurez parfois besoin de composer.

J'ai insisté sur le mot international parceque une Commission de la FAI n'a aucun pouvoir sur les activités nationales, par exemple certificat de navigabilité, brevet de pilote voir même compétitions et records nationaux. Ce sont des questions entre vous et vos autorités, et la FAI n'a aucune intention d'interférence ou de chevauchement.

Cela ne veut pas dire que, si vous le désirez, vous ne pouvez pas discuter ici, ensemble, des questions de sécurité ou d'entrainement par exemple, seulement que vous ne pouvez établir ici des règles qui ne soient pas la responsabilité de la FAI. Cependant, vous trouverez qu'ensemble vous pouvez exercer une grande influence sur la direction dans laquelle le sport se développera.
Les règles que vous établissez pour les Championnats du Monde donnent une puissante impulsion à la direction vers laquelle les constructeurs se dirigeront, parcequ'ils veulent tous que leurs produits gagnent. Les types de records que vous instituez influenceront les performances de vol que les gens feront, parcequ'ils veulent détenir un record ; si, par exemple, vous adoptez des records de durée, des pilotes s'endormiront et se tueront avant un an. Il en est de même avec les insignes internationaux de compétence si vous les adoptez, ils vont grandement déterminer la direction vers laquelle iront les bons pilotes pour s'améliorer.

Nous arriverons à ces questions tout à l'heure, lors de l'ordre du jour; je vais maintenant donner quelques explications au sujet de la Commission elle-même.

Les réunions des Commissions de la FAI se tiennent une ou deux fois par an à Paris. Elles sont fixées parfois un an à l'avance, non seulement pour aider les Aéro Clubs à prendre leurs dispositions, mais aussi pour cadrer avec le calendrier de la FAI, n'oubliez pas qu'il y a dix Commissions qui ont toutes besoin de se réunir. Les réunions durent 1 ou 2 jours en fonction du travail qu'il y a à faire.

Les membres d'une Commission sont les délégués officiellement nommés par leurs Aéro Clubs. Chaque année les Aéro Clubs Nationaux envoient à la FAI une liste de noms pour toutes les Commissions.

.../...

Le délégué officiel dispose d'une voix. De temps à autre un Aéro Club National peut souhaiter envoyer un interprète, un observateur ou un suppléant. Ces personnes n'ont pas de droit de vote et ne peuvent prendre part aux décisions sauf en ce qui concerne le suppléant en l'absence du délégué. Personne d'autre ne peut assister aux réunions de la Commission exception faite d'experts spécialement invités. A ce sujet, il est de convention d'inviter le ou les deux principaux responsables du pays organisateur des prochains Championnats du Monde aux deux réunions qui les précèdent, pour discuter tous problèmes et répondre à toutes questions. Par exemple un Championnat du Monde ne peut être considéré comme tel à moins que tous les membres de la FAI n'aient reçu une invitation, mais de temps à autre un gouvernement refuse les visas d'entrée aux ressortissants d'un autre pays et la FAI désire savoir ce qui peut être fait pour surmonter la difficulté.

Les représentants d'une Commission sont : un Président, un petit nombre de Vice-Présidents et un Secrétaire qui établit les procès-verbaux des réunions.

Il y a des Commissions où ces membres forment un Bureau. Le Bureau peut avoir deux rôles : Le premier est de se réunir le jour précédant la session plénière pour préparer le travail afin qu'il se déroule plus aisément dans une réunion où l'on parle plusieurs langues. Dans ce rôle il se trouvera souvent avoir à faire des recommandations à la Commission sur certaines questions, mais il doit aussi faire très attention de ne pas commencer à prendre des décisions qui sont de la responsabilité des délégués.
Le Bureau peut aussi servir à effectuer certains travaux particuliers ou mener des négociations entre les sessions, à la discrétion des délégués.

L'élection de ces membres se fait une fois par an au scrutin secret. Vous aurez des bulletins sur lesquels vous indiquerez la personne que vous choisissez. Ces noms sont alors inscrits sur le tableau, ceux qui déclinent la candidature se retirent, et vous avez alors d'autres bulletins pour vos votes. Il est prévu des élections à la prochaine réunion, la procédure de vote y sera précisée en détail. Jusqu'alors le Président de la FAI m'a demandé d'assurer la présidence, en tant que Vice-Président de la FAI, de façon à ce que vous ayez un peu le temps de faire connaissance et de décider des choses qui doivent être faites avant d'en venir au très important devoir qui consiste à élire vos représentants. Je tiens à préciser dès maintenant que je ne serais pas candidate. Je crois fermement que cette Commission qui, j'en suis persuadée a un grand avenir, devrait être menée par des gens qui non seulement se consacrent à ce sport mais sont profondément et activement engagés dans le Vol Libre, et qui soient assez jeunes pour lui apporter leur aide pendant longtemps. En dehors de toutes considérations, je suis beaucoup trop âgée.

Cependant, la question du Secrétaire est plus urgente, et je voudrais suggérer que nous demandions à un volontaire d'assurer le secrétariat jusqu'aux élections où il sera libre d'être ou de ne pas être candidat.

En plus de vos représentants, des Sous-Commissions peuvent être formées dans des buts bien déterminés. A ce moment vous avez un immense travail à faire, non seulement décider de votre politique future, mais encore commencer à rédiger votre projet de Code. Chaque Commission a son Code propre qui contient les règles et les exigences propres à son activité. Il doit tout couvrir, depuis : comment on mesure un record de distance effectué le long de la Cordillière des Andes, jusqu'à la règlementation des tests pour obtenir les insignes internationaux les plus élevés ou les spécifications caractéristiques des appareils admis à voler aux Championnats de 1980. Il va donc être nécessaire pour vous de créer immédiatement des Sous-Commissions ou des groupes de travail provisoires. Plus tard vous pourrez les conserver ou les modifier selon l'évolution de vos besoins.

.../...

Votre Code, bien entendu, ne doit pas être en conflit avec les Statuts de la F.A.I., ou avec le Code Général couvrant tous les sports aéronautiques, mais cela ne devrait pas être un problème car vous y traitez principalement de questions techniques.

Avant d'en arriver à ces questions techniques, nous avons à traiter en toute priorité une petite question : la définition d'un appareil de vol libre. Mais avant même cela je vais m'arrêter un moment afin que vous puissiez poser des questions sur ce qui a été dit jusqu'à présent.

OBSERVATEURS OFFICIELS

Chaque Aéro Club à sa propre méthode pour désigner des Observateurs Officiels. Dans certains cas l'Observateur peut s'occuper de tous les sports aéronautiques dans son pays. Dans d'autres cas l'Observateur n'est habilité à contrôler qu'un seul sport, c'est la façon de faire la plus pratique.

Quand vous retournerez chez vous, vous aurez donc besoin de créer des Observateurs Officiels pour le vol libre, mais commencez par voir ce qui a été fait jusqu'à présent.dans votre Aéro Club.

Les Observateurs Officiels sont des témoins de confiance et indépendants autorisés à observer et vérifier les détails des vols valables pour les records, les insignes et les championnats. Il ne sont pas payés pour leurs services et n'ont pas le droit de demander quelque chose aux pilotes pour attester leurs vols, cependant l'Aéro Club peut à sa discrétion les rembourser de leurs frais pour superviser une épreuve ou un record important.

Bien que cela soit souhaitable, il n'est pas essentiel qu'un Observateur Officiel soit un pilote lui-même. Il doit cependant prendre activement part au sport et avoir les connaissances et l'expérience nécessaires pour mener à bien ses obligations.

Certains Codes de la F.A.I. précisent certaines conditions pour les Observateurs Officiels, voici un exemple tiré du Code de la C.I.V.V. (Vol à Voile) :

> Un Observateur Officiel ne peut pas agir es capacité pour une tentative de record ou d'insigne dans laquelle il est lui-même pilote ou passager.
>
> Les certificats ne peuvent être valablement délivrés que par des Observateurs Officiels et des personnes autorisées que si ils sont présents à l'épreuve pour laquelle l'attestation est demandée.
>
> Les atterrissages éloignés peuvent être attestés par deux témoins indépendants qui donnent leurs adresses et précisent la situation du point d'atterrissage

Le Vol Libre aura ses propres besoins spéciaux dont il faudra tenir compte particulièrement lors de l'établissement du cadre des records.

EPREUVE D'ATTERRISSAGE DE PRECISION

C'est un test de l'esprit de décision d'un pilote en vol et de son habileté. L'objet est de poser l'appareil de vol libre aussi près que possible du centre absolu d'une cible qui est un disque, avec immobilisation totale.

A. Pour être valables, les atterrissages doivent se faire sur les pieds et la barre de contrôle de l'appareil ne doit pas toucher le sol. Les atterrissages autres que debouts ne seront pas valables.
B. La cible a un diamètre de 10 cm avec des cercles concentriques ayant un rayon de 15,05 m, 20,05 m et 25 m.
C. Les mesures se font en centimètres et sont prises à partir du bord du disque de 5 cm de rayon qui est le centre absolu.

MANCHE A AIR. Le manche à air devrait être standardisé avec les dimensions suivantes : hauteur du mât : 6 à 10 m, longueur du sac et du cadre : 6 m (le sac ayant 5 m et étant divisé en bandes rouges et blanches de chacune 1 m de large). Diamètre du sac : 1 m à l'ouverture, 30 cm à l'extrémité. Le cadre du sac étant monté sur des roulements à billes.

CE DOCUMENT N'EST PAS DISPONIBLE EN FRANCAIS

AW/GQ 8.7.1975 APPENDIX III

Hang Gliding Meeting 26/27, June, 1975

Some Suggestions for World Hang Gliding Championship Rules

1. GENERAL :

1.1. Purpose
To stimulate the development of hang gliding by an international comparison of performance of pilots and aircraft and to reinforce friendship amongst hang glider pilots of all nations.

1.2. Authority.
World Hang Gliding Championships shall be organised in accordance with the directions of the F.A.I. Sporting Code by an NAeC affiliated to F.A.I. and accepted as competent to run the event.
The Championships are open to all NAeCs which are members or associate members of F.A.I. Events must be announced 10 months in advance Hereafter "Organisers" mean the Officials organising the event and "Competitors" mean any member of an official national team.
A competing hang glider is a hang glider taking part in the Championships.
The Organisers must declare, prior to accepting the work of host, the names of any countries that they believe may be refused entry visas.

1.3. General Regulations and Directions.
The Organisers shall conform to the following regulations unless they propose modifications necessary for local conditions. Any changes have to be approved by CIVL at least 8 months and circulated not later than 6 months before the start of the event.
(this exception will be only for this single event.)

1.4. Entry and Eligibility.
Entry forms stating the closing date shall be circulated to all NAeCs not less than 8 months before the start of the championships. The event shall not be held unless at least 10 NAeCs have entered by the closing date and 6 NAeCs compete in one or other of the Classes. The number of pilots entered by any NAeC shall be laid down by the Organisers, as shall the number of aircraft permitted to each pilot.
The Organisers may limit the number of pilots in any Class.
Entries must be made on the official form, stating a team leader, and sent with the appropriate fee so as to arrive by the closing date.
The fee shall cover the cost of all flying, food and accommodation for the period of the Championships for each competing pilot, with a lesser fee for the non-flying Team Manager. The Team Manager and pilots must possess the nationality of their NAeC, defined as holding a passport or being resident and paying taxes in that country.

1.5. Insurance.
Insurances specified by the Organisers on the entry form are the responsibility of the entering NAeC who shall make documentary proof of insurance available in the English language.

1.6. Languages.
All regulations, information and briefings shall be made in the English language. The language of the Organisers and additional languages may be used at their discretion.

../...

1.7. Prizes and Prizegiving.
The F.A.I. shall award an F.A.I. gilt plaque to each Champion with a silver and bronze plaque to the pilots placed 2nd and 3rd in each Class.
The Organisers shall award prizes to at least the top 25% of pilots in each Class and give commemorative medals or badges to all competitors.

1.8. Cancellation or stopping of the Championships.
The Organisers may cancel or stop the Championships only by reason of force majeure. In the event of cancellation entry fees shall be paid back; if stopped unused fees shall be returned.

1.9. Declaration of the Champions.
The Organisers shall declare without delay at the end of the Championships the names of the winners. The Champions will be individual pilots and there shall be no classification by teams or nations.

2. CHAMPIONSHIP CLASSES.
There will be: Standard Rogallo Class
Open Flexible Wing Class
Rigid Aerofoil Ultra-Light Class
The Championships shall consist of one or more of these Classes, to be decided by the F.A.I. in the competition specifications.

3. FORM OF THE CHAMPIONSHIPS.
The Championships shall cover a period of not less than 10 days.
At least 2 days prior to the start of the event shall be made available for site familiarisation and training.
The title of World Champion shall be awarded only if there have been at least 5 scoring tests in that Class, in which the best three scores will be evaluated.

4. OPERATIONAL REQUIREMENTS AND REGULATIONS.

4.1. Organiser's Responsabilities
The NAeC organising the Championships shall appoint an Administrative Secretary and a Sporting Director to take overal responsibility for the event and also an executive committee. The Administrative Director is responsible for reporting the full results after the Championships and for a general report to his NAeC, who in turn will officially forward the report to F.A.I.

4.2. Championship Facilities and Programme.
The Organisers shall provide all facilities necessary for the satisfactory operation of the Championships and circulate the following information as far in advance of the event as possible:

Championship Classes
Names of the Directors and key officials
Operational information including weather and site data, safety arrangements, workshop facilities.
Accommodation and food arrangements including those for press and visitors.
Plan of the site, giving all relevant information, car parks etc.
Any language or interpreting facilities
Schedule of equipment and documents to be brought by competitors.
Provisional Entry List.

../...

4.3. Registration on arrival.
On arrival at the Championships site each Team Manager and his pilots shall report to the Registration Office to have documents checked and receive any supplementary regulations or information.
Failure to report by 09.00 hrs. on the first Championship day may involve disqualification.

4.4. Team Manager Responsabilities.
The Team Manager represents his NAeC and is the liaison between the Organisers and his pilots. He or the national CIVL delegate shall be a member of the International Jury provided that he is not also a competing pilot.
The Team Manager is responsible for the proper conduct of his pilots, for ensuring that they do not fly if ill or suffering from any disability which might be hazardous to others, for compliance with aircraft airworthiness requirements and, where appropriate, the laws of his own and the Organisers' country.

4.5. Pilot Qualifications.
Each pilot shall have made at least 250 flights on hang gliders and be otherwise qualified as stated by the organisers on the entry form. Proof of this is the responsibility of the entering NAeC.

4.6. Competing Aircraft.
Competing hang gliders must be provided by the Competitor and be of a standard suitable for the event. The Organisers have the right to inspect and refuse any aircraft for reason of safety. They also have the right to lift a ban on any craft at their discretion. Variometers, airspeed indicators are permitted; radio transmitters are prohibited. Each aircraft shall carry a competition number as specified by the Organisers.

4.7. Briefing.
On each day the Organisers shall hold a Briefing for competitors and or at the latest by 09.00 hrs display information for the flying on that day. It is the responsibility of the competitor to obtain the information provided.

5. DAILY TASK FLIGHTS AND FLYING RULES.

On each day the Organisers shall select one or more of the tasks listed in annex Y. Where possible the task for each Class shall be different. The Organisers may set a task for one Class only on any day.

5.1. Safety.
Each hang glider must be inspected before flight by its pilot and it must not be flown unless properly airworthy.
Helmets shall be flown throughout all flights.
No assistance is permitted with any landing.

5.2. Take offs.
Competitors shall take off at the time and place and in the order specified by the Organisers. The system used shall be by lot and on each succeeding scoring day shall advance by 25% of the number of competitors still in the Class. Subsequent launches shall be in the order of joining the queue up to the maximum number of times permitted by the Organisers.

../...

The Organisers shall keep a log of all competition flights.
Take offs must be made on foot. No skis or other aids to take off are permitted. No assistance is permitted for the actual take off except that Rigids may have a single helper to balance the wing tip.

5.3. Suspension of Flying.
The Organisers may suspend flying once the task has been started if to continue would be dangerous. If to later continue would be unfair the task may be cancelled.
The Organisers may suspend a pilot from flying for disobedience to the rules or for dangerous flying.

5.4. Landings.
The requirements for a good landing are described in annexe Z, Scoring.

6. INTERNATIONAL JURY, COMPLAINTS AND PROTESTS, STEWARDS.

6.1. The Organisers shall appoint a technical committee whose function shall be to assist and advise the Directors. The committee may be of any nationality but may not hold an executive position in the Organisation nor be a competitor. They shall:
a. watch over the conduct of the championships and report any unfairness or infringement of rules or behaviour prejudicial to safety or the sport.
b. investigate protests and assemble facts for the International Jury.
c. advise on penalties or disqualifications.
d. advise on interpretation of the rules and regulations.
e. announce the technical results after the championships.

6.2. International Jury.
The function of the Jury is to hear protests made against the decision of the Directors on any matter and to decide by vote. The only appeal beyond the Jury is by the NAeC concerned direct to F.A.I.
The Jury shall be composed of one representative from each NAeC (4.4.).
The Chairman shall be appointed by CIVL and shall have a casting vote.

6.8. Protests.
If, after discussion with the Director or Deputy, a Team Manager feels he can only obtain redress by making a protest, he shall do this in writing in the English language and shall hand it to the Director with the stated deposit within 6 hours of the occurence. The deposit is returnable only if the protest succeeds. On receiving a protest the Director must call a meeting of the International Jury in less than 12 hours, but not later than 08.00 hrs of the following day. The Director must participate in the proceedings in order to give his opinions but has no vote. The decision of the Director may be varied only by a 2/3 majority of those present, a quorum being 3/4 of the total membership.
Voting shall be by secret ballot.

- ANNEXE X. CHAMPIONSHIP CLASSES

A competing glider shall conform to the rules of the Class in which it is entered and the same aircraft be flown throughout the Championships. It may be repaired or replaced only by an identical model. No hang glider may be entered in more than one Class.

STANDARD ROGALLO CLASS
See Attachment I.

OPEN CLASS FLEXIBLE SAILWING
No restrictions except that control must be effected by pilot weight shift only and the empty weight including instruments must not exceed 40 kg.

RIGID AEROFOIL ULTRA-LIGHT CLASS
The wing must retain an aerofoil section when on the ground by means of ribs or shaped battens. Aerodynamic controls are permitted.
Touch down and landing must be by the foot.
The empty weight shall not exceed 50 kg including instruments.

- ANNEXE Y. TASKS
Tasks shall be flown in accordance with the requirements and Scoring given in Annexe Z. On any day different tasks may be given to each of the Classes. Tasks which may be set are:

Landing Accuracy and Quality
Flight Duration

Slalom courses and obligatory and optional turning points may be included in either task.

- ANNEXE Z. REQUIREMENTS AND SCORING
Landing Accuracy and Quality The aim is to land in the centre of a circle whose diameter is 50 m. The landing is defined as the point toward the target at which a foot of the pilot first touches the ground.
Only a stand up landing is acceptable. The pilot must come to a complete stop in not more than 3 steps from touch down of his first foot. No other part of the pilot or glider may touch the ground between touch down and stop except temporarily the rear end of the Keel tube OR wing tip.

If the landing is made outside the 50 m circle the flight will score no points at all.

If between touchdown and stop the pilot takes more than 3 steps or touches the ground with a knee or his body or touches a wing before his feet the pilot will lose 5 points from the maximum of 50. If the control frame touches the ground or the aircraft goes on its back or it or the pilot is damaged in any way the flight will score no points at all.

Flight Duration (Soaring) Task. The aim is to stay airborne up to a maximum time declared by the Organisers. When this has been achieved the pilot must land without delay. No points will be given for excess time.

The landing must comply with Z1 except that the landing may be made anywhere in the 50 m circle.

.../...

Flight Duration will be scored by setting 50 points for the longest flight of that task. Pilots failing to achieve 25% of the middle of the 3 longest flights recieve no points for Flight Duration. In-between pilots receive points in proportion.
If the landing is made outside the 50 m circle the flight will score no points at all except that if the Official in charge at the circle waves away a landing glider because of insufficient clear space in the circle the pilot will be accepted as having landed in the circle.

Turning Points and Slalom Courses
On any task the Organisers may declare turning points or slalom courses which are compulsory, or they may declare optional turning points, or both (e.g. safety, marking, regulations).

Optional turning points may be rounded in a sequence declared by the Organisers or the choice may be left free.

Daily and Final Scores
At the end of the Championships the 3 best Task scores of a minimum of 5 of each pilot will be added together and the pilot with the highest score in his Class will be the Champion of that Class.

Each test (Accuracy and Duration) must be done not less than 5 times (can be done together) and final evaluation must be based on points allocated equally for Accuracy and Duration.

PROPOSALS FOR A ROGALLO STANDARD CLASS

1. Purpose
To provide a class of flexible wing gliders of comparable performance controlled by weight shift only which can be flown safely by unexperienced pilots.

2. Airworthiness
The aircraft must conform to the standards of the hang glider manufacturer federation of the country of origin or equivalent, or to National Airworthiness Standards where these are required by law.

3. Obligatory Requirements

3.1. Nose Angle
The nose angle shall not exceed 90°. The distance between the tube centres at the position of the nose plate bolts shall not exceed 15 cm. (5.8 inches)

3.2. Tubes
There will be 4 structural tubes only (2 leading edge tubes, 1 keel tube and one crosstube). Tubes shall be circular in section with parallel walls and straight throughout their total length. No performed curvature of tubes is permitted (3.9)

3.3. Bracing
The bracing arrangements must be connected to a king post unless the aircraft is strut braced. No additional bracing arrangements other than those directly carrying the flying and landing loads are permitted.

3.4. Sail
The sail must be a single sail without openings or divisions. The billow of the sail shall not be less than 3,5°.

3.5. Battens
Flat battens of constant chord and thickness and radially arranged are permitted. Preformed battens are prohibited.

3.6. Aspect Ratio
The aspect ratio of the sail shall not exceed 3.5

3.7. Minimum Weight
The aircraft without pilot, harness, instruments and ballast shall not weigh less than 17 kg (37.5 lb)

3.8. Wing Loading
The minimum wing loading shall be 3.7 kg/m2 in flying trim with pilot. If necessary ballast must be added to the pilot's seat to correct. The maximum wing loading shall not exceed 6 kg/m2 (approx..75lb to 1.2 lb)

3.9. Tuning
Fine tuning on the ground of dihedral and single reflex of the keel by bracing wire adjustment at cross tube ends and keel tube ends is permitted.

3.10. Prohibited
Additional aerofoils or surfaces, aerodynamic controls, king post or cross tube fairings, capsule or partial capsule fairing of the pilot.

./...

3.11. Permitted.
Small landing wheels, sail windows, seat or prone harness, Variometer, airspeed indicator, altimeter.

Origin of these Proposals

At the World Championship at Kössen in March 1975 it became obvious that a Rogallo Standard Class would be needed for future competitions.
It was also obvious that this was a good opportunity to get the opinions of as many international fliers as possible.

The Proposals went through 3 draft stages with much discussion, and this document is the result.

It is produced freely for the use of any competition organiser, manufacturer, or pilot who wishes to make use of it.

The Proposals have no formal authority at this time.

N.B. Passed to the Championships Working Group of C.I.V.L. for finalisation.

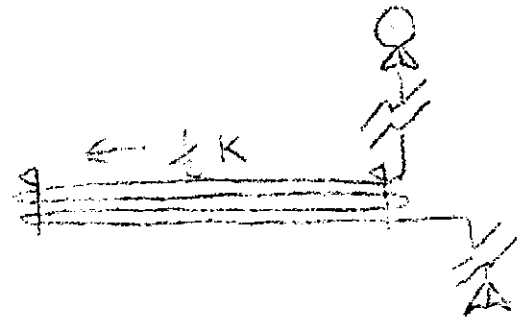
June 27,1975

RECOMMENDATIONS OF THE C.I.V.L. SUB-COMMITTEE ON PROFICIENCY STANDARDS (Vic Powell, U.S.A.)

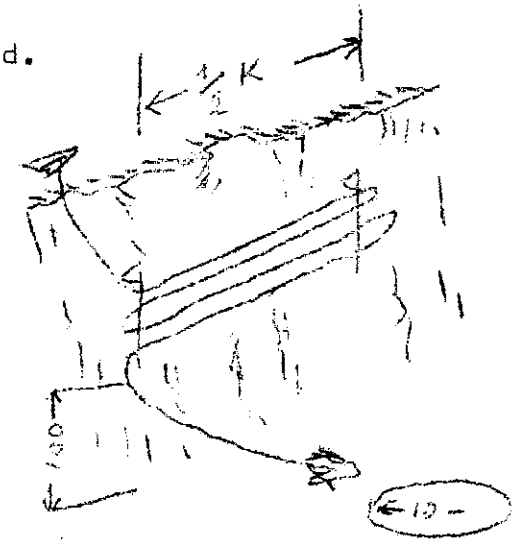
F.A.I. SILVER BADGE

A two-kilometer distance must be flown over a course one-half kilometer long. Ground clearance must be at least 100 meters. Landing must be within 10 meters of a designated spot.

DISCUSSION



The course requires two 90° turns, and three 180° turns with a controlled landing. The total flight distance will be greater than two kilometers as the flyer must travel to the turning pylons and to the landing area.



The flyer does not need to know how to soar to fly the course as the requirements do not specify where the pylons are to be placed. However, it will be more easily flown while soaring alongside a ridge, and would demonstrate an additional flying skill. I believe the next rating badge should require this skill among others.

The course requires a small number of observers, one for each pylon, and one at the landing area. A minimum of three. It is easily constructed and can be flown with a minimum of delay. The course is not complicated and can be easily remembered by both the flyer and observer during the flight. A series of rating flights could be observed in one afternoon.

The course and the skills it forces the flyer to demonstrate conform in a reasonable manner to those outlined in the USHGA hang 3 rating. These are the minimum level any flyer should have before flying an unfamiliar mountain site.

In flying the course the flyer reveals to the observers and judges mastery of several skills : 90° and 180° turns, compensation for wind drift, maintenance of proper air speed, separation of air speed from ground speed, and controlled landing in a designated area. Additionally, if flown on a hillside it demonstrates an ability to soar and control in reasonable winds.

Admittedly there are other skills a flyer should have to be an international competitor, but this is not the purpose of the basic international rating badge. It does, however, provide a reasonable base upon which to build. The landing area size would be determined by the Commission. Dan Poynter introduced and distributed a proposal for standardizing landing zones.

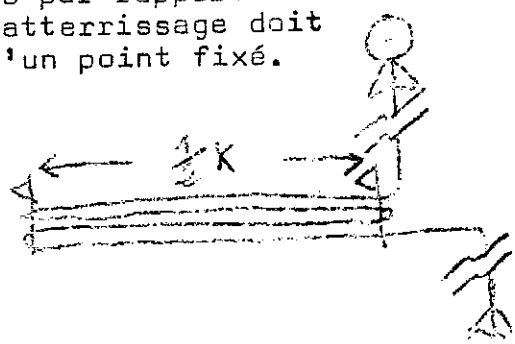
If the judges are satisfied with the execution of maneuvers and if the flyer successfully completes the course, I believe it indicates the flyer has achieved the intended level of competence.

VP/AT 19.9.1975

RECOMMANDATIONS DU SOUS-COMITE DE LA C.I.V.L. SUR LES NIVEAUX DE COMPETENCE (Vic Powell, U.S.A.)

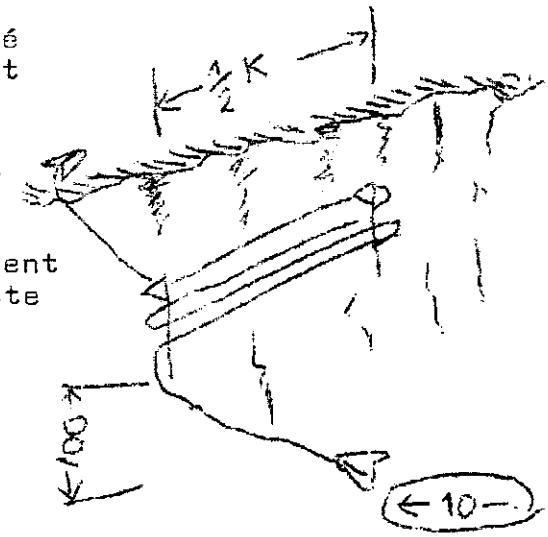
INSIGNE D'ARGENT DE COMPETENCE DE LA F.A.I.

Une distance de 2 Km doit être parcourue sur un parcours d'un demi kilomètre de long. La distance par rapport au sol doit être d'au moins 100 mètres. L'atterrissage doit avoir lieu dans un rayon de 10 mètres d'un point fixé.



DESCRIPTION

Le parcours demande deux tournants à 90° et trois tournants à 180°, ainsi qu'un atterrissage contrôlé. La distance totale parcourue sera supérieure à 2 Km étant donné que l'appareil doit également atteindre les pylones de virage puis la zone d'atterrissage.



Le pilote ne doit pas forcément être qualifié en vol plané pour effectuer le parcours étant donné que les règles ne précisent pas ou les pylones doivent être placés. Il serait cependant parcouru plus facilement si le vol a lieu à flanc de coteau et il demanderait ainsi un niveau plus élevé de compétence. Je pense que le niveau de compétence immédiatement supérieur devrait prévoir, entre autres, cette qualification.

Le parcours prévu suppose la présence d'un petit nombre d'observateurs, un pour chaque pylone, et un au point d'atterrissage. Au minimum trois. Le parcours est facile à construire et il peut être réalisé avec un délai minimum. Il n'est pas compliqué et, tant le pilote que l'observateur, peuvent se le rappeler facilement pendant le vol. Une série de vols de performance pourrait être effectuée dans un après-midi.

Le Parcours et la qualification que le pilote doit démontrer en l'effectuant peuvent être comparés, dans une certaine mesure, à ceux qui sont décrits dans le niveau 3 de l'USHGA. Il correspond à un niveau minimum que tout utilisateur devrait atteindre avant de se lancer dans un site montagneux peu connu.

En effectuant cette épreuve l'utilisateur démontre aux observateurs et aux juges la maitrise de plusieurs compétences : tournants à 90° et 180°, compensation de la dérive provenant des vents, maintient de la vitesse aérienne convenable, distinction entre cette vitesse et la vitesse au sol ainsi que la possibilité de contrôler l'atterrissage dans une zone fixée. De plus, si le vol a lieu à flanc de coteau l'épreuve permet de démontrer la possibilité de planer et de contrôler le vol dans une ambiance de vents modérés.

Il est bien entendu que l'utilisateur devrait posséder d'autres compétences avant de devenir un concurrent de classe internationale mais tel n'est pas le but de l'insigne de qualification international de base. Celui-ci permet néanmoins de fournir un niveau raisonnable au départ. La dimension de la zone d'atterrissage serait fixée par la Commission. Dan Poynter a présenté et distribué une proposition en vue de la standardisation des zones d'atterrissage.

Si les juges sont satisfaits de l'exécution des manoeuvres et si l'utilisateur termine le parcours avec succès je crois que cela indique que celui-ci a atteint le niveau de compétence recherché.

VP/BL/AT 19.9.1975

PROJET DE CODE SPORTIF POUR LE VOL LIBRE

établi par Mr. Martin HUNT (Grande-Bretagne),
Président du Groupe de Travail pour les Records C.I.V.L.

INTRODUCTION

L'examen des dispositions requises pour les Records Mondiaux, conduit rapidement à la conclusion que ceux-ci doivent être préparés en liaison avec le Code Sportif relatif au Vol Libre, lui-même encore non rédigé. La nécessité est donc apparue, dans le cadre de nos définitions, de procéder effectivement à la rédaction de l'ensemble du Code Sportif. Le projet de dispositions ci-joint a été écrit en vue de faciliter la préparation de cette partie du Code Sportif.
Ce Code prévoit l'encouragement et le contrôle international des Records, des Insignes de performance et des Championnats du Monde.

MH/BL/GQ 26.9.1975

.../...

CHAPITRE I

DEFINITIONS, CATEGORIES DE VOL ET PARCOURS EN VUE DES RECORDS MONDIAUX

1.1. Définition d'un appareil de Vol Libre.

Un appareil de Vol Libre est une aile fixe,(c'est-à-dire non rotative) pouvant être portée et pouvant décoller et atterrir seulement grâce à l'énergie et l'utilisation des jambes du pilote.

1.2. Définition du vol d'un appareil de Vol Libre.

Un vol,de cet appareil, débute par le lancement du pied et se termine par l'atterrissage.

1.2.1. Début du Vol.

Le vol ne commence que lorsque le pilote de l'appareil et l'équipage ont perdu le contact avec le sol ainsi qu'avec l'assistant de lancement.

1.2.2. Accident ou abandon de l'appareil.

Le vol de l'engin ne sera pas considéré comme ayant été accompli si un accident intervient durant le vol, causant la mort de l'un des membres de l'équipage dans les 48 heures suivant l'accident, ou si une personne quitte l'appareil au cours du vol, sauf si la F.A.I., qui est seule juge, certifie que la performance du record a été établie avant l'accident ou l'abandon de l'appareil.

1.3. Catégories de Vols Libres pour les Records du Monde.

1.3.1. Distance.

Un vol du point de départ jusqu'à un lieu d'atterrissage indéterminé.

1.3.2. But.

Un vol du point de départ déclaré jusqu'à un but fixé.

1.3.3. Altitude.

Vol d'un point de départ avec atterrissage au même point ou en un autre lieu en vue d'atteindre une certaine altitude comme suit:

Gain d'Altitude. C'est la différence entre l'altitude d'un point bas et d'un point plus haut atteint ultérieurement et enregistré par le barographe.

1.4. Parcours de Vol.

Les parcours suivants sont les parcours officiels pour l'obtention de records.

1.4.1. En ligne droite.

Vol sans points de virage.

1.4.2. Aller-Retour.

Un vol à un seul point de virage avec retour au point de départ en suivant un parcours identique.

.../...

1.5. Définition du Vol.

1.5.1. Lieu de décollage.

L'endroit d'où l'appareil quitte le sol.

1.5.2. Point de départ.

Le passage de la ligne de départ en Vol Libre.

1.5.3. Ligne de départ.

Un plan d'une hauteur maximum de 100 mètres et d'une largeur de 300 mètres, dont la base est marquée sur le sol.

1.5.4. Heure de départ.

L'heure au point de départ.

1.5.5. But au point de virage.

Un point caractéristique unique au sol ou un point défini par des coordonnées géographiques indiquées par écrit de façon précise par le pilote. Le point de virage doit être déclaré.
Un vol au but est considéré comme ayant été accompli quand l'appareil atterrit dans un rayon de 300 mètres du centre du but ou franchit la ligne d'arrivée au but.

1.5.6. Point d'arrivée.

La ligne d'arrivée ou le lieu d'atterrissage.

1.5.7. Ligne d'arrivée.

Un plan d'une hauteur maximum de 100 mètres et d'une largeur de 300 mètres, dont la base est marquée sur le sol.
Pour un Vol Aller-Retour, la ligne de départ et la ligne d'arrivée seront la même ligne. La ligne d'arrivée est franchie lorsque le nez de l'appareil passe la ligne dans la direction prévue et de son propre mouvement.
Aucune partie des jambes ou du corps du pilote ne doit avoir touché le sol avant le franchissement de la ligne.

1.5.8. Atterrissage.

L'atterrissage a lieu lorsque le pilote touche le sol pour la première fois.

1.5.9. Lieu d'atterrissage.

Lieu où l'appareil touche le sol.

1.5.10. Heure d'arrivée.

Moment auquel l'appareil franchit la ligne d'arrivée ou le moment auquel il atterrit.

1.5.11. Distance parcourue.

La longueur de l'arc d'un grand cercle pris au niveau de la mer et reliant le point de départ au point d'arrivée ou, s'il y a un point de virage, la somme des arcs de chacun des parcours pris au niveau de la mer.

.../...

CHAPITRE 2.

CONTROLE ET MESURE DES VOLS

2.1.1. Observateurs Officiels.

Le contrôle officiel des vols sera effectué par des observateurs, approuvés par un Aéro-Club National ou agissant pour le compte de celui-ci (Voir aussi Chapitre 3).

Les certificats délivrés par les observateurs du contrôle de la navigation aérienne en fonction, sont valables pour; l'observation du décollage, du départ, de l'arrivée et du lieu d'atterrissage seulement.
Les atterrissages à l'extérieur peuvent être certifiés par deux témoins indépendants qui fourniront leurs adresses et indiqueront avec précision l'endroit exact de l'atterrissage.
Les certificats de témoignage ne sont valables que si les observateurs et les personnes approuvées étaient présents à l'événement qu'ils certifient.

Un observateur officiel ne peut certifier aucune part d'un vol au cours duquel il a été pilote ou passager.

2.1.2. Assistant de lancement.

Un assistant "d'ancrage" à l'avant de l'appareil ou un homme placé à l'extrémité de l'aile, peut aider à maintenir l'engin jusqu'au moment du décollage. Cet assistant ne peut pas remplir par ailleurs le rôle d'observateur officiel.

2.2. Déclaration de vol.

Les déclarations par le pilote du point de départ, du point d'atterrissage et du but seront inscrites sur une feuille de papier simple ou sur un tableau. Elles comprendront: la date, l'heure et le type d'appareil, et comporteront la signature du pilote et celle de l'observateur officiel.
Dans le cas d'un vol comportant un point de virage, une preuve photographique de la déclaration devra figurer sur le film immédiatement avant la photographie du point de virage.

2.3. Appareils multi-places.

Pour les tentatives de records dans la catégorie multi-places, le poids de chaque occupant, en dehors du poids du pilote désigné, y compris son équipement de vol, son parachute et éventuellement du lest, ne sera pas inférieur à 60 kg. Seul le pilote responsable a l'obligation de détenir une licence sportive F.A.I.

2.4. Preuve de franchissement des lignes de départ et d'arrivée.

Seul le témoignage d'un observateur officiel au sol à l'emplacement de la ligne est acceptable. Après le franchissement de la ligne d'arrivée, toute distance parcourue avant ce franchissement ne peut pas compter pour une épreuve ultérieure.

2.5. Arrivée au point de virage.

Pour que le point de virage soit considéré comme atteint, le pilote doit présenter une photographie satisfaisante du dit point, pris depuis l'aire d'observation. Celle-ci consiste en un quart de cercle (secteur de 90°) au sol, dont le sommet correspond au point de virage et qui est orienté face au parcours départ-point d'atterrissage et symétriquement par rapport à celui-ci. Le rayon de cette zone d'observation ne dépassera pas 2 km. .../...

2.5.1. Preuves photographiques.

Toutes les photographies concernant un vol seront prises sur un seul film, non coupé, et il devra être prouvé qu'elles ont été prises :

a) Par le pilote de l'appareil ou par son passager au cours du vol en question.

b) Pour les points de virage déclarés, à partir de l'endroit prescrit et dans l'ordre correct.

c) Entre le moment du dernier passage de la ligne de départ et du passage de la ligne d'arrivée.

Un nouveau film devra être utilisé pour chaque vol ou chaque épreuve.

L'obscurcissement du point de virage par l'aile, un autre appareil ou une masse nuageuse, ne mettra pas en cause la preuve photographique, à la condition que la photographie montre des points de repère au sol démontrant que celle-ci a été prise correctement lors du passage au point de virage. Aucun autre moyen de vérification n'est autorisé.

2.5.2. Méthode de contrôle de photographie.

La méthode suivante sera utilisée:

Un film neuf est placé dans l'appareil photographique qui est scellé par un observateur officiel. Celui-ci prendra une photographie ou attestera que le pilote prend une photographie du tableau de déclaration avant chaque décollage. L'appareil photographique ou le sceau de l'observateur seront marqués en vue de permettre leur identification.

Aussitôt après l'atterrissage, un observateur officiel prendra en charge l'appareil scellé et fera développer le film sans coupure.

2.6. Unités de précision des mesures.

Les unités officielles de mesure seront utilisées lors de la publication des performances de vol.

2.6.1. Distance.

Unité: le kilomètre
Aux fins du calcul des distances, le globe terrestre sera considéré comme une sphère dont le rayon R aura une valeur de 6378,245 kilomètres.

Précision de mesure $\pm$ 0,5 km

La différence d'altitude entre l'Altitude de Départ et celle au Point d'arrivée ne doit pas dépasser 2% de la distance parcourue pour des distances supérieures à 100 km.

2.6.2. Temps.

Unité: l'heure, la minute et la seconde.

.../...

2.6.3. Altitude.

Unité: le mètre.

Précision des mesures. L'erreur totale pouvant résulter de la détermination de l'altitude ne devra pas dépasser ± 1%. La méthode décrite ci-après sera utilisée:

Les altitudes au cours d'un vol seront obtenues par l'enregistrement d'un barographe étalonné par le laboratoire reconnu d'un Aéro-Club National comme suit:

a) La pression enregistrée à des points caractéristiques sur la courbe de pression et comprenant les points les plus bas et les plus hauts, sera convertie en altitude standard par l'utilisation des tableaux 3 et 4 du manuel de l'OACI concernant l'atmosphère standard (document n° 7488).

b) Ces valeurs seront obtenues arythmétiquement en faisant la différence entre l'altitude standard correspondant à la pression, au lieu de départ, au moment du décollage et l'altitude du lieu de départ.

Note. Les chiffres ainsi obtenus devraient être similaires à ceux fournis par un altimètre barométrique /théoriquement/ parfait, correspondant au QNH du lieu de départ.

c) Un barographe devra être relié à une prise statique.

2.7. Utilisation du barographe.

Un barographe en état de marche doit être utilisé pour les vols de records.

Le barogramme doit montrer qu'aucun atterrissage intermédiaire n'a eu lieu, et doit d'une façon générale confirmer le vol.

Le pilote de l'appareil de vol libre doit s'assurer qu'un point minimum d'altitude est indiqué sur le barogramme, afin de permettre de déterminer les Altitudes de Départ.

Le barographe doit rester inaccessible en vol au pilote ou au passager et il doit être impossible de changer le niveau de la pointe enregistreuse de l'appareil sans briser le sceau. Le barographe doit être scellé et descellé par un observateur officiel.

2.7.1. Etalonnage du barographe.

Pour les vols de records, le barographe doit avoir été étalonné au cours des 12 mois précédant le vol. Pour les records d'altitude, il doit toujours être réétalonné dans le délai d'un mois après le vol.

CHAPITRE 3.

CLASSIFICATION DES RECORDS, ENREGISTREMENT ET ATTESTATION

3.1. Classification des Records

Il existe 2 catégories de records pour les appareils de vol libre: Les Records du Monde et les Records Nationaux.

Dans chaque catégorie existe une classe d'appareils mono-place et une classe d'appareils multi-places, transportant au moins 2 personnes.

Records Féminins.

Les records atteints alors que le pilote, l'un des membres de l'équipage ou un passager sont du sexe féminin, peuvent être classés séparément ou figurer sur la liste des records généraux.

3.2. Registre des Records Mondiaux ou Nationaux

La F.A.I. délivrera une attestation et conservera un registre des records de la catégorie mondiale qu'elle a elle-même confirmés.

Chaque AeCN tiendra un registre des records atteints ou battus par ses propres ressortissants et publiera des informations sur les nouveaux records.(Il pourra délivrer des certificats de Records Nationaux, avec le consentement de la F.A.I.)

3.3. Nationalité des Records.

Tout Record sera enregistré au nom du pilote responsable désigné, et indiquera sa nationalité. Celle-ci est définie soit par la possession d'un passeport du pays concerné ou par un certificat de résidence permanente et de paiement des impôts sur le revenu dans le dit pays. (article 2-4-13, 2-4-14, sec.1).
Un Record National ne sera enregistré que dans un seul pays.

3.4. Etablissement d'un Record.

Un record national peut être établi dans n'importe quelle partie du monde. Il sera contrôlé et certifié par des observateurs officiels du pays du pilote responsable ou du pays où le vol a eu lieu.

Si le pilote appartient à un pays ne disposant pas d'un Aéro-Club, l'Aéro-Club du pays contrôlant le vol enregistrera le record. Dans le cas ou le pays où le vol à lieu ne disposerait pas non plus lui même d'un Aéro-Club, le pilote prendra par avance les dispositions permettant à un Aéro-Club "parrain" d'enregistrer le record .

La F.A.I. peut homologuer un Record National comme un Record du Monde à la condition que la demande lui en soit faite dans le délai d'un mois, à compter de la date du vol. Si ce record n'est pas homologué en tant que Record du Monde, il ne peut l'être en tant que Record National sans l'assentiment de la F.A.I. Si un record est battu à la même date par plusieurs pilotes, le record ne sera attribué qu'à la meilleure performance.

3.5. Demande de Confirmation d'un Record

Tout pilote entreprenant un vol pouvant correspondre à un Record Mondial ou National, le notifiera à son Aéro-Club ou à l'Aéro-Club du pays où le vol à eu lieu dans un délai de 72 heures.

Une demande écrite, complète, accompagnée des documents justificatifs nécessaires sera soumise à l'Aéro-Club intéressé dans les 14 jours suivant le vol. Ce délai pourra être prorogé par l'Aéro-Club en cas de raison valable.

La documentation complète sera finalement enregistrée par l'Aéro-Club National du pilote revendiquant le record, ou, si celui-ci n'existe pas, par l'Aéro-Club ayant contrôlé le vol.

La notification par avance d'une tentative de record n'est pas nécessaire à la condition que tous les observateurs officiels requis soient présents, et que les arrangements convenables aient été faits en vue du contrôle du vol.

Aucun record ne sera reconnu ou confirmé au cas où le pilote ne détiendrait pas une licence F.A.I. en cours de validité, ainsi qu' un insigne ..... d'appareil de vol libre.

3.6. Types de Records Mondiaux et Nationaux

	Mondiaux et Nationaux	Précédents records dépassés de :	Références
3.6.1.	Distance en ligne droite	1 km	1.3.1, 1.4.1.
3.6.2.	Distance à but fixé	1 km	1.3.2, 1.4.1.
3.6.3.	Vol à but fixé et retour	1 km	1.3.1, 1.4.3.
3.6.6.	Gain d'altitude	3%	1.3.3.

3.7. Ces normes deviendront applicables après les premières performances réalisées à compter du 1er janvier 1976, qui dépasseraient :

- Distance: 25 km
- Distance à but fixé: 25 km
- Aller-Retour: 25 km
- Gain d'altitude: 1000 mètres

.../...

CHAPITRE 4

EXEMPLES DE DOCUMENTATION SUR LES RECORDS

Pour des raisons d'uniformité et de clarté, il conviendrait de maintenir la même présentation des formulaires ci-après.

Tout certificat doit être rédigé sur une feuille séparée; les originaux doivent être présentés à l'Aéro-Club National qui les fera parvenir à la F.A.I., accompagnés, le cas échéant, d'une traduction en français certifiée officiellement par l'Aéro-Club.

Les certificats préparés en anglais ne seront pas traduits en français.

4.1. Demande de certificat et d'enregistrement d'un record
(Demande officielle)

Soumise par l'Aéro-Club de .....

	Monoplace	Multiplace	Féminin
Distance en ligne droite			
Distance à but fixé			
Vol à but fixé et retour			
Gain d'altitude			

Cette tentative de record a été entreprise selon les règles du Code Sportif de la F.A.I. par:

Nom Prénoms Date de Naissance Nationalité Date de la Licence Sportive

N° de la Licence Sportive Niveau d'Insigne du Pilote Date et heure du décollage

Lieu du décollage Heure d'atterrissage Point final

Description brève du vol (y compris la distance et l'altitude revendiquées)

Date du télégramme envoyé à la F.A.I.

Signature du Pilote
.....
Date .....

Signature des Officiels et des Observateurs de l'Aéro-Club
.....
.....

4.2. Certificat du scellement du barographe

Nous soussignés certifions avoir scellé la case du barographe dont la description et le numéro sont donnés ci-dessous et nous:

avons installé le barographe dans l'appareil de vol libre.....
piloté par..... du type ..... portant le N°.....
Nous avons également scellé les fixations du barographe à l'appareil.

Date .....

Signature des Officiels de l'Aéro-Club National.

4.3. Certificat d'enlèvement du barographe

Nous soussignés certifions avoir retiré le barographe après la tentative de record et avoir trouvé les sceaux intacts et le barographe en bon état.

Après avoir retiré le barographe, nous l'avons ouvert et après avoir retiré et fixé le barogramme, avons fait parvenir le barographe à ..... en vue de sa calibration.
Nous certifions également que le barographe a fonctionné convenablement pendant l'ensemble du vol.

Date ..... Signature des Officiels de l'Aéro-Club National.

4.4. Certificat des résultats apparaissant sur le barogramme

Les résultats ci-après apparaissent sur le barogramme mentionné ci-dessous:
Numéro du barogramme .....
en provenance d'un barogramme de type .....

Altitude de décollage en millimètres relevée par le barogramme .....
.....mm correspondant à une altitude en mètres de .....m.

Altitude du point le plus élevé en millimètres relevée par le barogramme ..... mm correspondant à une altitude en mètres de..
.....m

Altitude du point final .....mm correspondant à une altitude en mètres de ..... m

Le barogramme, la courbe de calibration et la courbe des altitudes équivalentes en mètres doivent être joints à ce document.

Date ..... Signature des Officiels de L'Aéro-Club National.

4.5. Déclaration de but ou de point de virage

Lieu du décollage .....

Point de départ .....

Date .....

But ou Point de Virage (selon le cas) .....
.....
(La description doit indiquer la latitude et la longitude)
Nom du Pilote .....

Signature du Pilote .....

Nom de l'Assistant .....

Signature de l'Assistant .....

Nom(s) des Observateurs .....

Signature (s) des Observateurs .....

.../.....

INTERNATIONAL HANG GLIDING COMMITTEE

RULES COMMITTEE

Sepp HIMBERGER, CHAIRMAN

HANG GLIDING CHAMPIONSHIP RULES

DRAFTED SEPTEMBER 1975

---

1. GENERAL

1.1. Purpose

To stimulate the development of hang gliding by an international comparison of performance of pilots and aircraft and to reinforce friendship amongst hang glider pilots of all nations.

1.2. Authority

World Hang Gliding Championships shall be scheduled in the FAI Sporting Calendar and shall be organised in accordance with the directions of the FAI Sporting Code by an NAeC affiliated to the FAI and accepted as competent to run the event.
The Championships are open to all NAeC which are members or associate members of FAI. Events must be announced 10 months in advance.
Hereafter "Organisers" mean the Officials organising the event and "Competitors" mean any member of an official national team.
A competing hang glider pilot is a competitor taking part in the Championships.
The Organisers must declare, prior to accepting the responsibility of hosting the event, the names of any countries which they believe may be refused entry visas.
The Organisers must agree to accept the hang gliding requirements of any nation e.g. airworthiness requirements, licensing etc.

1.3. General Regulations and Directions

The Organisers shall conform to the following regulations unless they propose modifications necessary for local conditions. Any changes must be approved by CIVL at least 8 months and circulated not later than 6 months before the start of the event.
(These changes will be only for this particular competition).

1.4. Entry and Eligibility

Entry forms stating the closing date shall be circulated to all NAeCs not less than 8 months before the start of the Championships.
The event shall not be held unless at least 10 NAeCs have entered by the closing date and 6 NAeCs compete in one or other of the Classes. Three pilots can be entered in each Class by any NAeC.
The number of aircraft permitted to each pilot shall be laid down by the Organisers.
Entries must be made on the official form, stating a team leader, and sent with the appropriate fee in U.S. Dollars so as to arrive by the closing date.
The fee shall cover the cost of all flying, local transport, food and accommodation for the period of the Championships for each competing pilot, with a lesser fee for the non-flying officials (e.g. team leader, chief of delegation).
The team leader, chief of delegation and pilots must possess the nationality of their NAeC, defined as holding a passport of that country.

1.5. Insurance

Insurance for public liability and property damage shall be the responsibility of the Organisers.

1.6. Languages

All regulations, information and briefings shall be made in the English language. The language of the Organisers and additional languages may be used at their discretion.

1.7. Prizes and Prize Giving

The FAI shall award FAI gold medals to each Champion, with a silver and bronze medal to the pilots placed 2nd and 3rd in each Class.
The Organisers shall award commemorative medals or badges to all competitors.

1.8. Cancellation or Stopping of the Championships

The Organisers may cancel or stop the Championships only by reason of force majeure. In the event of cancellation, entry fees shall be paid back ; if stopped, unused fees shall be returned.

1.9. Declaration of the Champions

The Organisers shall declare without delay and not later than 24 hours after the end of the Championships the names of the winners. The Champions will be individual pilots and there will be no classification by teams or nations.

2. CHAMPIONSHIP CLASSES

There will be : Standard Rogallo Class
Weight-shift Control, Flexible Wing Class
Open Class

The Championships shall consist of all three Classes.

3. FORM OF THE CHAMPIONSHIPS

The Championships shall cover a period of not less than 10 days. At least 2 days prior to the start of the event the site shall be made available for familiarisation and training. Each competitor shall have the opportunity of making at least 2 practice flights. The Championships shall consist of 8 flights in each task. The lowest score in each task shall be a "throw away flight". The title of World Champion shall be awarded only if there have been at least 5 scoring tests in each event in that Class.

4. OPERATIONAL REQUIREMENTS AND REGULATIONS

4.1. Organisers' Responsibilities

The NAeC organising the Championships shall appoint an Administrative Secretary and a Director to take overall responsibility for the event, and also an executive committee. The Administrative Secretary is responsible for reporting the full results after the Championships and for a general report to his NAeC, who in turn will officially forward the report to the FAI.

.../...

4.2. Measurers

Landing accuracy shall be judged by official Measurers appointed by the Organisers and who may be of any nationality. Similar judges shall be appointed to time the duration event. They shall report their results to the Director without delay.

4.3. Championship Facilities and Programme

The Organisers shall provide all facilities necessary for the satisfactory operation of the Championships and circulate the following information as far as possible in advance of the event :

- Operational information including weather and site data, safety arrangements, workshop facilities
- Names of Director and other key officials
- Accommodation and food arrangements including those for press and visitors
- Plan of the site, giving all relevant information, car parks etc.
- Any language or interpreting facilities
- Schedule of equipment and documents to be brought by competitors
- Provisional Entry List
- Availability of medical facilities

4.4. Registration on Arrival

On arrival at the Championship site each team leader and his pilots shall report to the Registration Office to have documents checked and receive any supplementary regulations or information. Failure to report by 09.00 hrs. on the first Championship day may result in disqualification.

4.5. Team Leader's Responsibilities

The Team Leader represents his NAeC and is the liaison between the Organisers and his pilots. He or the national CIVL delegate/ Chief of delegation shall be a member of the International Jury, provided that he is not also a competing pilot.
The team leader is responsible for the proper conduct of his pilots, for ensuring that they do not fly if ill or suffering from any disability which might be hazardous to others, for compliance with aircraft airworthiness requirements, insurance requirements and, where appropriate, the laws of his own and the Organisers' country.

4.6. Pilot Qualifications

Each pilot shall have at least hang gliding badge B and be otherwise qualified as stated by the Organisers on the entry form. Proof is the responsibility of the entering NAeC.

4.7. Competing Aircraft

Competing hang gliders must be provided by the competitor and be of a standard suitable for the event. The Organisers have the right to inspect and refuse any aircraft for reasons of safety. They also have the right to lift a ban on any craft at their discretion. Variometers and airspeed indicators are permitted ; radio transmitters/receivers are prohibited. Each pilot and aircraft shall carry a small competition number as specified by the Organisers. Old numbers must be removed.

.../...

4.8. Briefings

By 09.00 hrs. each day the Organisers shall hold a briefing for competitors or display information for the flying on that day. It is the responsibility of the competitor to obtain the information provided.

5. DAILY TASKS AND FLIGHT RULES

On each day the Organisers shall select one or more of the tasks listed in annex Y to be carried out by any Class.

5.1. Safety

Each hang glider must be inspected before the flight by its pilot and it shall not be flown unless found airworthy.
Helmets shall be worn throughout all flights.
No assistance is permitted with any landing.

5.2. Take-offs

Competitors shall take off at the time and place in the order specified by the Organisers. The starting order shall be as follows : on the first day the order of take-off shall be by lot and on each succeeding scoring day the order shall advance by 25% of the number of competitors still in the Class. The Organisers shall keep a log of all competition flights. Take-offs are to be made on foot. No skis or other aids to take-off are permitted. No assistance is permitted for the actual take-off except that Rigids may have a single helper to balance the wing tip or tail.

5.3. Suspension of Flying

The Organisers may suspend flying once a task has been started if to continue would be dangerous. If to continue later would be unfair the task may be cancelled by the International Jury. The Organisers may suspend a pilot from flying for disobedience to the rules or for dangerous flying.

5.4. Landings

The requirements for a good landing are described in annex Z, Scoring.

6. INTERNATIONAL JURY, COMPLAINTS and PROTESTS, STEWARDS

6.1. The Organisers shall appoint a technical committee and stewards whose function shall be to assist and advise the Secretary and Director. The Committee members may be of any nationality but may not hold an executive position in the organisation nor take part in the competition. The committee shall :

a. watch over the conduct of the Championships and report any unfairness or infringement of rules or behaviour prejudicial to safety or to the sport ;
b. investigate protests and assemble facts for the International Jury ;
c. advise on penalties and disqualifications ;
d. advise on interpretation of the rules and regulations ;
e. announce the technical results after the Championships.

.../...

6.2. International Jury

The function of the Jury shall be to hear protests made against the decision of the Directors on any matter ahd to decide the issue by vote. Decisions made by the Jury shall be final.
The Jury shall be composed of one representative from each competing nation, if submitted.
The Chairman shall be appointed by CIVL and shall have a casting vote in case of ties. There shall be no proxy votes.

6.3. Protests

If, after discussion with the Director or Deputy, a team leader feels he can only obtain redress by making a protest, he shall do so in writing in the English language and shall hand it to the Director together with the stated deposit within 6 hours of the occurrence. The deposit is returnable only if the protest succeeds. On receiving a protest the Director must call a meeting of the International Jury in less than 12 hours, but not later than 08.00 hrs. on the following day. The Director shall participate in the proceedings in order to give his opinions but has no vote. The decision of the Director may be varied only by a majority vote of those present. A quorum of the Jury shall be 3/4 of the total membership. Voting shall be by secret ballot.

.../...

ANNEXE X, CHAMPIONSHIP CLASSES

A competing glider shall conform to the rules of the Class in which it is entered and the same aircraft shall be flown throughout the Championships. It may be repaired or replaced only by an identical model. No pilot may be entered in more than one Class.

STANDARD ROGALLO CLASS
See Attachement A.

WEIGHT SHIFT CONTROL, FLEXIBLE WING CLASS

No restrictions, except that control must be effected by pilot weight shift only and the empty weight including instruments must not exceed 40 kg.

OPEN CLASS

No restrictions, except that the empty weight shall not exceed 50 kg.including instruments. Aerodynamic controls are permitted.

ANNEXE Y, TASKS

Tasks shall be flown in accordance with the requirements and scoring given in Annexe Z. On any day different tasks may be given to each of the Classes. Tasks which may be set are:

Landing Accuracy
Flight Duration

Slalom courses and obligatory and optional turning points may be included in either task. Duration and accuracy tasks may be combined into a single flight. The landing area shall conform to the requirements laid down in Attachement B.

ANNEXE Z, REQUIREMENTS AND SCORING

Landing Accuracy

The object is to land as close to a dead centre disc as possible while coming to a complete stop. The landing is defined as the point near the target at which the pilot's foot first touches the ground.
Only a stand-up landing is acceptable. The pilot must come to a complete stop in not more than 3 meters from first touch-down of his foot. No other part of the pilot or glider may touch the ground between touch-down and stop except temporarily the rear end of the keel-tube <u>or</u> wing-tip.
If between touch-down and stop the pilot moves more than 3 meters he will lose 50% of his scoring points from the maximum of 50. If the control frame touches the ground or the aircraft turns on its nose or any part of the pilot other than his feet touches the ground or if the glider or pilot is damaged in any way the flight will score no points.

The landing circle has a diameter of 50 meters, the dead centre disc target a diameter of 10 centimeters. The landing is only evaluated if it is achieved within the requirements of the regulations and is within the landing circle. Outside the landing circle there will be no evaluation at all. Measurements will be in centimeters from the edge of the target disc to the first point of contact of the foot. There will be points each centimeter which will vary for each measuring area.

For the measuring distance from	25.00 - 15.01 m	each 0.01
" " " "	15.00 - 5.01 m	each 0.02
" " " "	5.00 - 0.00 m	each 0.04

With a landing on target a maximum of 50 points can be reached.

.../...

Flight Duration (Soaring) Task

The aim is to stay airborne up to a maximum time declared by the Organisers. When this has been achieved the pilot must land without delay. No points will be given for excess time. The time-measuring starts when the body of the pilot passes through the starting-gate and finishes whith the first touch-down of the foot. The time will only be evaluated if the start is achieved in compliance with the rules and the landing would be acceptable for an accuracy landing i.e. is within the 50 m diameter circle.
The middle of the three best times per round will be evaluated with 50 points, 25% and less of that score will get no points. The evaluation between 100% and 25% is linear. Above 100% there will be a further linear evaluation so that the pilot with the best time as well as the pilot with the second-best time can score more than 50 points.

In the duration event, if the official in charge at the landing circle waves away a landing glider because of insufficient clear space in the circle the pilot will be accepted as having landed in the circle. In the accuracy event, should the above be the case, the pilot will be allowed to repeat his attempt.

Turning Points and Slalom Courses

On any task the Organisers may declare turning points or slalom courses which are compulsory or they may declare optional turning points, or both (e.g. safety, marking, regulations).
Optional turning points may be rounded in sequence as declared by the Organisers or the choice may be left free.

Each test (Accuracy and Duration) must be done not less than five times (can be done together) and final evaluation must be based on points allocated equally for Accuracy and Duration.

Attachment A.

STANDARD ROGALLO CLASS SPECIFICATIONS

1. Nose Angle

The nose angle shall not exceed 90°. The distance between the tube centres at the position of the nose plate bolts shall not exceed 15 cm.

2. Tubes

There will be 4 structural tubes only (2 leading edge tubes, 1 keel tube and 1 cross tube). Tubes shall be circular in section with parallel walls and straight throughout their total length. No preformed curvature of tubes is permitted (9).

3. Bracing

The bracing arrangements must be connected to a king post unless the aircraft is strut braced. No additional bracing arrangements other than those directly carrying the flying and landing loads are permitted. Outriggers are permitted.

4. Sail

The sail must be a single sail without openings or divisions. The billow of the sail shall not be less than 3.5°.

5. Battens

Flat battens of constant chord and radially arranged are permitted. Performed battens are prohibited.

6. Aspect Ratio

The aspect ratio of the sail shall not exceed 3.5°.

7. Minimum Weight

The aircraft without pilot but with harness, instruments and ballast shall not weigh less than 17 kg.

8. Wing Loading

The minimum wing loading shall be 4 kg/m^2 in flying trim with pilot. Ballast may be added to the pilot's seat if necessary. The maximum wing loading shall not exceed 6 kg/m^2.

9. Tuning

Fine tuning on the ground of dihedral and single reflex of the keel by bracing wire adjustment at cross tube ends and keel tube ends is permitted

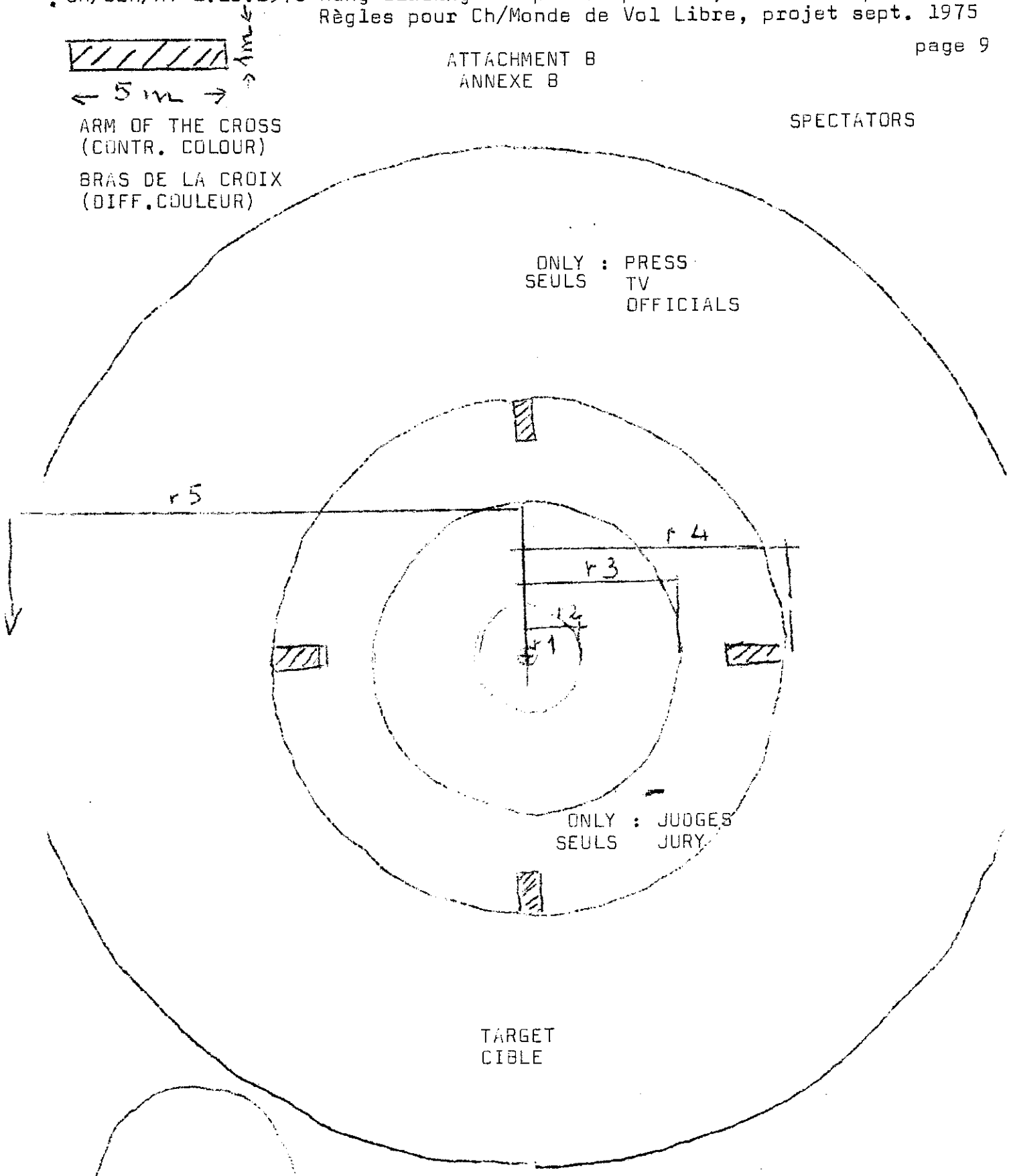
10. Prohibited

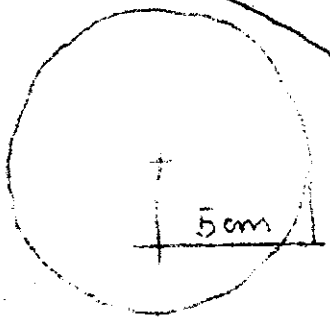
Additional aerofoils or surfaces, aerodynamic controls, king post or cross tube fairings, capsule or partial capsule fairing of pilot.

11. Permitted

Small landing wheels, sail windows, seat or prone harness, variometer, airspeed indicator, altimeter.

ATTACHMENT B
ANNEXE B





DEAD CENTER DISC
(CONTRASTING COLOUR)
PLEIN CENTRE DU DISQUE (DIFF.COULEUR)

r1 : DISC 5 CM
r2 : SCORING CIRCLE 5,05 M
r3 : " 15;05 M
r4 : " 25,05 M
r5 : LANDING AREA
AIRE D'ATTERRISSAGE 50,05 M

COMMISSION INTERNATIONALE DE VOL LIBRE

SOUS-COMMISSION POUR LES REGLES DES CHAMPIONNATS DU MONDE

Sepp HIMBERGER, PRESIDENT

PROJET - SEPTEMBRE 1975

---

1. GENERALITES

1.1. Objectifs

Le but des Championnats est de stimuler le développement du vol libre grâce à une comparaison internationale des performances des pilotes et des appareils et de renforcer les liens d'amitié entre les pilotes d'appareils de vol libre de toutes les nations.

1.2. Autorités responsables

Les Championnats du Monde de Vol Libre seront inscrits dans le calendrier sportif de la FAI et seront organisés conformément aux directives du Code Sportif de la FAI par un Aéro Club National affilié à celle-ci et reconnu capable d'organiser la manifestation.
Les Championnats sont ouverts à tous les Aéro Clubs Nationaux Membres Actifs ou Associés de la FAI.
Les épreuves doivent être annoncées 10 mois à l'avance. Par "Organisateur" on entendra ci-après les Officiels organisant la manifestation, les "concurrents" étant les différents membres d'une équipe nationale officielle. Un pilote de vol libre concurrent est celui qui prend part aux Championnats.
Les organisateurs doivent déclarer, avant d'accepter d'accueillir chez eux la manifestation, les noms des pays dont les ressortissants pourraient, selon eux, ne pas se voir accorder de visa d'entrée.
Les organisateurs doivent déclarer accepter les exigences concernant le vol libre appliquées par tout pays, par exemple les exigences requises en matière de navigabilité aérienne, de brevets, etc.

1.3. Règlements Généraux et Directives

Les organisateurs se conformeront aux règlements exposés ci-après, sous réserve des modifications qu'ils pourraient proposer en vue de tenir compte des conditions locales. Tout changement devra être approuvé par la C.I.V.L. au moins 8 mois à l'avance et communiqué aux intéressés au plus tard 6 mois avant le début de la manifestation. (Ces changements ne seront valables que pour le Championnat considéré).

1.4. Inscription et Admission

Les formulaires d'engagement indiquant la date limite seront diffusés à tous les Aéro Clubs Nationaux au plus tard 8 mois avant le début des Championnats. Ceux-ci n'auront lieu que si au moins 10 AeCN se sont engagés avant la date limite et que si 6 AeCN doivent participer dans l'une ou l'autre des classes. Trois pilotes peuvent être engagés dans chaque classe par un AeCN. Le nombre d'appareils autorisé pour chaque pilote sera décidé par les organisateurs.
Les engagements doivent être inscrits sur les formulaires officiels et indiquer le chef d'équipe. Ils doivent être accompagnés du règlement du droit d'entrée en Dollars des Etats-Unis et parvenir à l'organisateur avant la date limite. Le droit couvrira les frais de vol, de transport local, d'hébergement et de nourriture pour la période des Championnats et pour chaque pilote concurrent. Le droit demandé pour les officiels non concurrents (par exemple : chefs d'équipe ou chefs de délégation) sera inférieur.
Le Chef d'équipe, le Chef de délégation et les pilotes doivent avoir la nationalité de leur AeCN, c'est-à-dire détenir un passeport du pays de cet AeCN.

1.5. Assurance

L'assurance concernant la responsabilité civile et les dommages matériels devra être souscrite par les organisateurs.

1.6. Langues

Tous les règlements, les informations et les briefings seront en langue anglaise. La langue des organisateurs et toute autre langue pourra être utilisée à leur gré.

1.7. Prix et Distribution des Prix

La FAI décernera des médailles d'or à chaque Champion ainsi que des médailles d'argent et de bronze aux pilotes placés second et troisième dans chaque classe. Les organisateurs décerneront des médailles ou des insignes commémoratifs à tous les concurrents.

1.8. Annulation ou Interruption des Championnats

Les organisateurs ne pourront annuler ou interrompre les Championnats que pour des raisons de force majeure.
En cas d'annulation les droits d'engagement seront remboursés.
Si les Championnats sont interrompus, les droits d'engagement non utilisés seront rendus.

1.9. Proclamation des Champions

Les organisateurs proclameront les noms des Champions sans retard et, en tout cas, dans un délai de 24 heures après la fin des Championnats.
Le titre de Champion sera donné au pilote individuel et il n'y aura pas de classement par équipes ou par nation.

2. CLASSES RETENUES POUR LES CHAMPIONNATS

Il y aura : la Classe Standard Rogallo
la Classe "aile flexible" contrôlée par le déplacement du poids
la Classe Libre

Les Championnats comporteront les trois classes ci-dessus.

3. ORGANISATION DES CHAMPIONNATS

Les Championnats devront couvrir une période d'au moins 10 jours. Pendant une période d'au moins deux jours précédant l'ouverture de la manifestation le site sera mis à la disposition des intéressés pour leur permettre de se familiariser et de s'entrainer. Chaque concurrent aura la possibilité d'effectuer au moins deux vols d'entrainement. Les Championnats comporteront 8 vols dans chaque épreuve. Le score le plus bas atteint dans chacune des épreuves sera considéré comme n'entrant pas en ligne de compte. Le titre de Champion du Monde ne sera décerné que si au moins 5 épreuves avec points ont eu lieu dans chaque épreuve concernant la classe considérée.

4. BESOINS OPERATIONNELS ET REGLEMENTS

4.1. Responsabilité des organisateurs

L'AeCN organisant le Championnat nommera un secrétaire administratif et un directeur chargés d'assumer la responsabilité d'ensemble de la manifestation. Un comité exécutif sera également formé.
Le secrétaire administratif est chargé de présenter un rapport complet sur les résultats une fois les Championnats terminés ainsi qu'un rapport général destiné à son AeCN qui sera à son tour chargé de transmettre officiellement le rapport à la FAI.

.../...

4.2. Mesures

La précision de l'atterrissage sera jugé par des commissaires officiels spécialisés nommés par les organisateurs et qui pourront être de n'importe quelle nationalité. De même, des juges seront nommés pour chronométrer l'épreuve de durée. Ils communiqueront les résultats sans délai au Directeur.

4.3. Installation et Programme des Championnats

Les organisateursfourniront les dispositifs nécessaires pour assurer le fonctionnement satisfaisant des Championnats et communiqueront, aussi longtemps que possible avant la manifestation, les informations suivantes :

- Informations opérationnelles y compris les conditions climatiques, les renseignements sur le site, les arrangements de sécurité et les installations d'atelier.
- Les noms du Directeur et des autres principaux officiels.
- Les dispositions concernant le logement et les repas y compris celles concernant la Presse et les visiteurs.
- Le plan du site, donnant des informations appropriées, parquage des voitures etc.
- Les installations concernant les langues et l'interprétation.
- La liste des équipements et des documents devant être apportés par les concurrents.
- La liste provisoire des inscriptions.
- Les installations médicales disponibles.

4.4. Enregistrement à l'arrivée

A l'arrivée au lieu du Championnat chaque chef d'équipe et ses pilotes s'inscriront au bureau d'enregistrement pour la vérification des documents et la communication de tout règlement ou des informations supplémentaires.
Tout participant n'ayant pas procédé à cette formalité avant 9 heures le premier jour du Championnat pourra être disqualifié.

4.5. Responsabilité du Chef d'équipe

Le Chef d'équipe représente son AeCN et il assure la liaison entre les organisateurs et ses pilotes.A la condition qu'il ne soit pas lui-même un pilote concurrent il sera membre du Jury International. Cette fonction peut cependant être confiée au délégué national, chef de délégation, au sein de la C.I.V.L. Le Chef d'équipe est responsable de la conduite convenable de ses pilotes. Il doit s'assurer qu'ils ne volent pas dans des conditions de maladie ou d'inadaptation qui pourraient être dangereuses pour les autres; qu'ils se conforment aux exigences existantes dans le domaine de la navigation aérienne, de l'assurance et, le cas échéant, aux lois de son propre pays et à celles du pays de l'organisateur.

4.6. Qualifications des Pilotes

Chaque pilote devra être en possession d'au moins l'insigne de niveau B du vol libre et être, par ailleurs, qualifié conformément aux exigences requises par l'organisateur dans le formulaire d'engagement. L'AeCN participant assume la responsabilité de cette qualification.

4.7. Appareils concurrents

Les appareils de vol libre destinés au Championnat doivent être fournis par les concurrents et être du niveau requis pour la manifestation. Les organisateurs ont le droit d'inspecter et de refuser tout appareil pour des raisons de sécurité. Ils ont également le droit de lever une interdiction sur tout appareil et ceci à leur discrétion. Les variomètres et indicateurs de vitesse aérienne sont autorisés. Les transmetteurs et récepteurs radio sont interdits. Chaque pilote

.../...

et chaque appareil portera un petit numéro de compétition dans la forme décrite par les organisateurs. Les anciens numéros devront être retirés.

4.8. Briefings

Au plus tard à 9 heures chaque jour l'organisateur convoquera une réunion de briefing pour les concurrents ou diffusera les informations concernant les vols pendant la journée. Les concurrents ont la responsabilité de recueillir les informations ainsi fournies.

5. TACHES QUOTIDIENNES ET REGLES DE VOL

Chaque jour les organisateurs choisiront une ou plusieurs des tâches décrites dans l'annexe Y en vue de leur exécution.

5.1. Sécurité

Tout appareil de vol sera inspecté avant le vol par son pilote et ne sera lancé que si sa navigabilité est assurée.
Des casques seront portés pendant l'ensemble du vol.
Aucune assistance n'est autorisée pour l'atterrissage.

5.2. Décollages

Les concurrents décolleront au moment et à l'endroit qui auront été spécifiés par l'organisateur. L'ordre des départs sera le suivant : le premier jour l'ordre des décollages se fera par lots et, à chaque jour suivant de comptage, les 25% suivants des appareils de la classe seront engagés. Les organisateurs tiendront un registre de tous les vols de compétition. Les décollages se feront du pied. Ni skis, ni autres aides au décollage ne sont autorisés.
Aucune aide n'est permise au moment du décollage à l'exception d'un seul assistant pouvant aider à équilibrer le bout d'aile ou la queue des appareils rigides.

5.3. Suspension des vols

Les organisateurs peuvent suspendrent un vol en cours d'exécution si la poursuite de ce vol devait s'avérer dangereuse. Si la continuation du vol devait être inéquitable l'épreuve pourra être annulée par le Jury International. Les organisateurs peuvent suspendre le vol d'un pilote si celui-ci a dérogé aux règles ou si son vol est dangereux.

5.4. Atterrissages

Les exigences d'un bon atterrissage sont décrites dans l'annexe Z

6. JURY INTERNATIONAL, PLAINTES ET PROTESTATIONS, COMMISSAIRES

6.1. Les organisateurs nommeront un comité technique et des commissaires dont les fonctions seront d'aider et de conseiller le secrétaire et le Directeur. Les membres du comité peuvent être de toute nationalité mais ne doivent assumer aucune position exécutive dans l'organisation et ils ne doivent pas prendre part à la compétition. Le comité :

a. surveillera le déroulement des Championnats et fera un rapport sur les irrégularités commises ou la non observation des règles, ainsi que sur tout comportement pouvant nuire à la sécurité ou au sport.
b. Enquêtera sur les réclamations et réunira les informations destinées au Jury International.
c. Donnera un avis sur les pénalités et les disqualifications.
d. Donnera un avis sur l'interprétation des règles et des règlements.
e. Annoncera les résultats techniques après les Championnats.

.../...

6.2. Jury International

La fonction du Jury International est de prendre connaissance des protestations émises contre la décision du directeur sur toute question et de décider à cet égard par un vote.
Les décisions prises par le Jury sont définitives.
Le Jury sera composé d'un représentant de chaque nation concurrente qui souhaiterait s'y faire représenter.
Le président sera nommé par la C.I.V.L. et, en cas de partage égal des voix, la décision sera prise par lui.
Il n'y aura pas procuration de voix.

6.3. Protestations

Si, à la suite d'une discussion avec le Directeur ou son adjoint, un chef d'équipe, estime qu'il ne peut obtenir satisfaction que par une protestation, celle-ci devra être rédigée en langue anglaise et communiquée au Directeur avec la caution prévue, dans un délai de 6 heures après la décision. La caution ne sera remboursable que si une suite favorable est donnée à la protestation.

Après avoir reçu la protestation le Directeur devra convoquer une réunion du Jury International dans un délai inférieur à 12 heures et, en tout cas, au plus tard à 9 heures le lendemain matin.
Le Directeur participera à la discussion en vue de donner son avis mais sans voter. La décision du Directeur ne pourra être invalidée que par un vote majoritaire des présents.
Le quorum du Jury sera les 3/4 du total de ses Membres.
Les votes auront lieu au scrutin secret.

.../...

ANNEXE X, CATEGORIES DE CHAMPIONNAT

Les appareils de compétition devront être conformes aux règles définies pour la classe dans laquelle ils sont engagés et le même appareil sera utilisé du début jusqu'à la fin des Championnats. Les appareils pourront être réparés ou remplacés à la condition que l'appareil de remplacement soit d'un modèle identique. Aucun pilote ne pourra s'engager dans plus d'une catégorie.

CATEGORIE STANDARD ROGALLO - Voir Appendice A -

AILE VOLANTE FLEXIBLE CONTROLEE PAR DEPLACEMENT DU POIDS

Aucune restriction si ce n'est que le contrôle ne devra être effectué que par le déplacement du poids du pilote et que le poids à vide, y compris les instruments, ne doit pas dépasser 40 Kg.

CATEGORIE LIBRE

Aucune restriction si ce n'est que le poids à vide, y compris les instruments ne devra pas dépasser 50 Kg. Le contrôle aérodynamique est autorisé dans cette catégorie.

ANNEXE Y, EPREUVES

Les épreuves seront effectuées conformément aux conditions et au système d'attribution des points décrits dans l'annexe Z.
Chacune des catégories pourra se voir donné chaque jour différentes épreuves. Celles-ci peuvent être :

Précision d'atterrissage
Durée de vol

Des parcours de slalom et des passages par des points de virage obligatoires ou facultatifs peuvent être inclus dans chacune des deux épreuves.
Les épreuves de durée et de précision pourront, le cas échéant, être combinées et effectuées au cours du même vol. La zone d'atterrissage devra être conforme aux spécifications décrites dans l'Appendice B.

ANNEXE Z, OBJECTIFS ET DECOMPTE DES POINTS

Précision d'atterrissage

L'objectif à atterrir aussi près que possible du centre absolu d'une cible figurée par un disque, avec immobilisation totale. L'atterrissage est défini comme ayant eut lieu au point proche du but où le pied du pilote a touché pour la première fois le sol.
Seul un atterrissage debout est admis. Le pilote doit parvenir à une immobilisation totale au plus à 3 mètres du premier point de contact de son pied. Aucune autre partie du corps du pilote ou de l'appareil ne peut toucher le sol entre l'atterrissage et l'immobilisation, à l'exception d'un contact temporaire de l'extrémité postérieure de la carène ou de l'extrémité d'une aile. Si, entre la prise de contact et l'immobilisation le pilote parcourt plus de 3 mètres, il perdra 50% de son score par rapport au maximum de 50. Si la barre de contrôle de l'appareil touche le sol, si l'appareil pique du nez, si le corps du pilote touche le sol autrement qu'avec son pied ou si l'appareil ou le pilote sont endommagé ou blessé, le vol ne se verra attribuer aucun point.

Le disque d'atterrissage a un diamètre de 50 m et le centre absolu un diamètre de 10 cm. L'atterrissage n'est reconnu valable que s'il est réalisé dans le cadre des objectifs et des règlements et qu'il a lieu à l'intérieur de la cible. Si ce n'est pas le cas, aucun point ne sera attribué. Les distances seront calculées en cm à partir du bord extérieur du disque jusqu'au point de premier contact du pied. Pour chaque cm seront attribués des points, en fonction des différentes zones comprises à l'intérieur du disque :

.../...

De 25.00 m à 15,01 m	0,01 point par cm
De 15.00 m à 5,01 m	0,02 point par cm
De 5.00 m à 0,00 m	0,04 point par cm

Un atterrissage au but correspond donc à un maximum de 50 points.

Epreuve de Durée de Vol (Soaring)

L'objectif est de rester en l'air pendant un temps maximum annoncé par les organisateurs. Une fois ce temps écoulé, le pilote doit revenir à terre sans retard. Aucun point ne sera accordé pour des vols de durée supplémentaire . Le temps de comptage commence au moment où le corps du pilote passe au niveau de la ligne de départ et il se termine au premier contact du pied avec le sol. Le temps ne sera compté que si le départ est réalisé dans les conditions prévues par les règlements et que l'atterrissage soit acceptable du point de vue de la précision, à savoir à l'intérieur du disque de 50 m de diamètre.
La moyenne des 3 meilleurs temps réalisés au cours de chaque reprise sera considéré comme représentant 50 points. Les temps égaux ou inférieurs à 25% de cette moyenne ne donneront pas droit à des points. Entre 25% et 100% les scores sont évalués sur une base linéaire. Celle-ci est également applicable au-delà de 100% et le pilote ayant réalisé le meilleur temps ainsi que le pilote second en temps pourront atteindre un score supérieur à 50 points.
Dans l'épreuve de durée, si l'officiel en fonction à la zone d'atterrissage fait signe à un appareil de vol libre s'apprêtant à atterrir de s'écarter faute de place suffisante à l'intérieur de la cible, le pilote sera considéré comme ayant atterri dans celle-ci. Dans le cas de l'épreuve de précision par contre et au cas où les circonstances seraient identiques, le pilote sera autorisé à recommencer sa tentative.

Points de Virage et Parcours de Slalom

Pour toute épreuve les organisateurs peuvent déclarer que certains points de virage ou parcours de slalom sont obligatoires. Ils peuvent également déclarer certains points de virage comme facultatifs ou ils peuvent cumuler les deux formules (par exemple aux fins de sécurité, marquage, règlements).
Les points de virage facultatifs peuvent être contournés dans un certain ordre sur la base d'une déclaration des organisateurs ou être contournés dans un ordre quelconque.

Chaque épreuve (Précision et Durée) devra être effectuée au minimum 5 fois (elles peuvent être effectuées simultanément) et le décompte final devra être basé sur les points reçus tant pour la précision que pour la durée.

.../...

Appendice A. (N.B. pour les appendices A et B le texte français devra être revu avec l'aide de spécialistes)

SPECIFICATIONS CONCERNANT LA CATEGORIE STANDARD ROGALLO

1. Angle avant

L'angle avant de l'appareil ne devra pas être supérieur à 90°. La distance entre les centres des tubes à l'endroit des plaques de boulonnage du nez de l'appareil ne devra pas dépasser 15 cm.

2. Tubes

Il y aura 4 tubes de structure seulement (2 tubes de support latéral, 1 tube de carène et un tube de traverse). Ces tubes seront de section circulaire avec parois parallèles et droits sur toute leur longueur. Aucune courbure pré usinée ne sera autorisée (9).

3. Haubans

Les dispositifs de haubanage doivent être reliés à un même pylone sauf si l'appareil est mâté. Aucun dispositif supplémentaire de hauban, autre que ceux permettant de supporter directement les charges de vol et d'atterrissage n'est autorisé. Les arcs boutants ("outriggers") sont autorisés.

4. Voile

La voile doit être unique et ne comporter ni ouverture ni division. Le creux de la voile ne sera pas inférieur à 3,5°.

5. Lattes

Des lattes plates de pronfondeur constante et disposées en rayons sont autorisées. Les lattes ne devront pas avoir subi des traitements en vue d'une forme particulière.

6. Allongement

L'allongement de la voile ne devra pas dépasser 3,5°.

7. Poids minimum

L'appareil, sans pilote, mais avec son harnachement, ses instruments et le lest, ne devra pas peser moins de 17 Kg.

8. Charge d'aile

La charge d'aile minimum sera de 4Kg/m2 en ordre de vol avec le pilote. Du lest pourra être ajouté au siège du pilote si nécessaire. La charge d'aile maximum ne devra pas dépasser 6Kg/m2.

9. Mise au point

L'ajustement fin au sol de l'inclinaison dièdre et simple de la carène par des règlages de hauban aux extrémités des tubes de support latéral ou du tube de carène est autorisé.

10. Interdictions

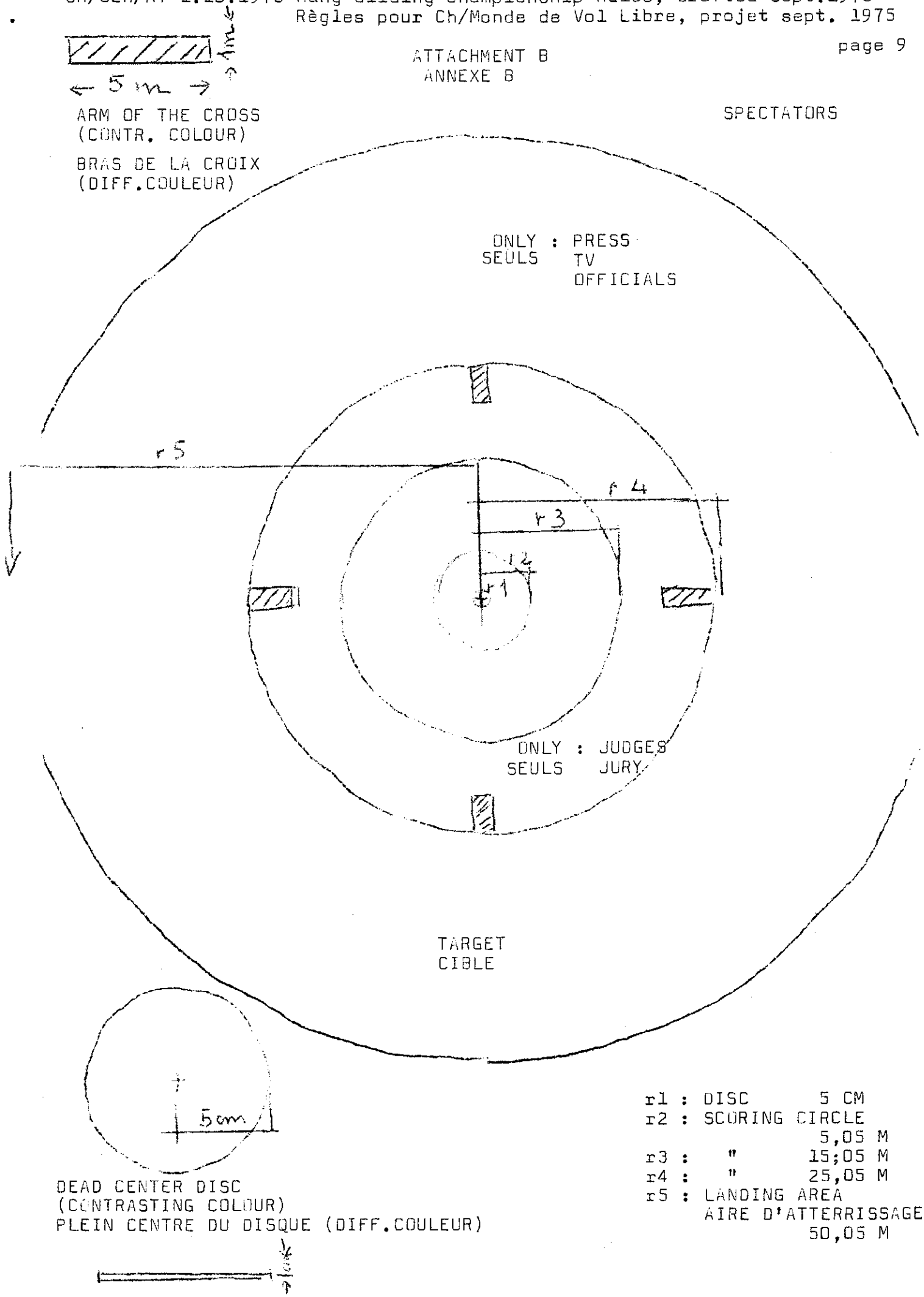
Soht interdites les voilures ou les surfaces additionnelles, les contrôles aérodynamiques, le carènage du mât de hauban ou des tubes de support latéral ainsi que le carènage partiel ou total de la capsule du pilote.

11. Autorisations

Sont autorisées des petites roues d'atterrissage, les créneaux de voile (Windows) le harnachement pour position assise ou couchée, les variomètres, les indicateurs de vitesse et altimètres.

.../...

ATTACHMENT B
ANNEXE B



r1 : DISC 5 CM
r2 : SCORING CIRCLE 5,05 M
r3 : " 15;05 M
r4 : " 25,05 M
r5 : LANDING AREA
AIRE D'ATTERRISSAGE 50,05 M

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

INTERNATIONAL HANG GLIDING COMMITTEE (C. I. V. L.)

MEETING AT 6 RUE GALILEE, PARIS, ON 26th AND 27th NOVEMBER 1975

M I N U T E S

drafted by Mr. Dan Poynter (U.S.A.), Interim Secretary, C.I.V.L.
and reviewed by Mrs. Ann Welch (U.K.), Temporary President, C.I.V.L.

Were present : In the Chair : Mrs. Ann Welch (F.A.I.) Temporary President CIVL

AUSTRIA	Mr. Sepp Himberger, Delegate
DENMARK	Mr. Juan A. Garcia, Delegate
FRANCE	Mr. Bernard Berthou, Delegate
	Mr. André Ract, Alternate Delegate
	Mr. Marc Papillon, Observer
GERMANY (FEDERAL REPUBLIC)	Mr. Mike Harker, Alternate Delegate
IRELAND	Mr. Kevin Dunne, Delegate
ITALY	Mr. Heinz Kostner, Delegate
	Mr. Otto Holzknecht, Observer
NETHERLANDS	Mr. F. Gremmen, Delegate
	Mr. Ary Ceelen, Observer
	Mrs. Ary Ceelen, Observer
NEW ZEALAND	Mr. T. Jeff Lowrey, Alternate Delegate
	Mr. L.R. Jacobson, Observer
NORWAY	Mr. Fredrik Dahl, Delegate
POLAND	Mr. Andrzej Madrzyk, Observer
SPAIN	Mr. Roman Camps, Delegate
SOUTH AFRICA	Mr. Mike Ollive, Delegate
	Mr. Rod Murphy, Observer
SWEDEN	Mr. Alf Eriksson, Delegate
SWITZERLAND	Mr. Etienne Gaulis, Alternate Delegate
UNITED KINGDOM	Mr. Martin Hunt, Delegate
	Mr. Chris Corston, Alternate Delegate
UNITED STATES OF AMERICA	Mr. Dan Poynter, Delegate
	Mr. Vic Powell, Alternate Delegate
	Col. Harry Robb (USAF,Ret.), Observer

F.A.I. : Mr. Bernard Duperier, President
Mr. C.E. Hennecart, Director General
Mr. Bertrand Larcher, Deputy Director General
Madame Sandra Prodrom, Secretary

Apologies for absence were received from Rick Poynter (New Zealand)

./...

SP 6.1.1976

I. CALL TO ORDER

The meeting was opened at 1020 hours by Ann Welch, Temporary President.

Mr. C.E. Hennecart, Director General of F.A.I., gave a welcoming address.

II. REPORT OF THE TEMPORARY PRESIDENT

A. Mrs Welch welcomed the delegates and proposed that the meeting be conducted in English. She urged the delegates to request an immediate clarification, should any language confusion arise.

B. All attendees were introduced. There were 26 representatives from 16 countries, plus the FAI staff (see page 1)

C. She reminded the delegates that hang gliding is now in a period of rapid growth.

E. She urged greater communication, not only between flyers of different nations but between flyers and their own NAeCs. The NAeCs must be educated.

F. She cautioned the delegates to be careful in their rule making.

G. She commented on the memo prepared by the French F.F.V.L. pointing out the subjects which should be primarily dealth with.

RECESS TO WORKING GROUPS - Lunch 1200 hours - Reconvene 1430 hours

---

Mr. Murphy (South Africa) thanked the French Delegation and the F.F.V.L. for hosting lunch.

III. SUB-COMMITTEE REPORTS (No decisions to be taken before the meeting on 27th)

A. Proficiency Standards Sub-Committee (Powell, USA)
Mr. Powell presented his 19 November draft proposal. After some discussion and amendments, there were no objections and a general agreement (see attachment A)

B. Proficiency Badge Design Sub-Committee (Murphy, South Africa).
The "Lilienthal" Badge was presented and it was noted that the F.A.I. letters could be added to distinguish it from other reproductions of this 100 year old glider.

C. Accident Review Board (Garcia, Denmark)
While input has been minimal, the Committee meeting was very productive. Three accident areas are under investigation : Manufacturing, schooling and pilot abilities.

./...

1. Manufacturing : Hang Glider Manufacturers' Association (USA) specifications are accepted as a base for materials and performance. Mr. Hunt (UK) cautioned that the HMA specifications called for "drawn" tube which is not generally available.

2. Schools : NAeCs should approve schools, should set up instructor courses and should certify instructors.

3. Pilot abilities : Accidents must be reviewed in order to determine causes to prevent future ones.
There was much discussion on the matter.

D. World Records - Sporting Code (Hunt, UK)

Mr. Hunt reported that the World Record project lead to the draft of a proposed CIVL Sporting Code.
Much discussion.

E. World Hang Gliding Championships Rules Sub-Committee (Himberger, Austria)
Mr. Himberger gave a brief status report.

Mrs. Welch reviewed the agenda for the forthcoming Plenary Session.

Mr. Hennecart addressed the Assembly regarding the FAI Calendar. Event sanctioning requires 3 months notice. No other/similar important international events will be accepted within 1000 kms on the same date.

- RECESS 1650 hours

PLENARY SESSION 27 NOVEMBER 1975

IV. The Minutes of the CIVL June 1975 Meeting were approved.

V. SUB-COMMITTEE REPORTS

A. Proficiency Standards (Powell, USA)

1. Requirements : The proposal was approved as amended (see attachment A)

2. Badge design : Mr. Powell presented the USHGA Otto Lilienthal pin for consideration. Mrs. Welch suggested that the initials "F.A.I." be added to the center and that the badge be enamelled so that it might be produced in different colours to indicate different levels of proficiency. Mr. Poynter suggested that it be somewhat larger. Mrs. Welch and Mr. Powell will finalise the proposed design and circulate it to all delegates for consideration.

Mrs. Welch commented on the need for "official Observers". They are needed to certify flights for badges and at record attempts.
She urged each delegate to establish an official observer program in their own country, in conjunction with their National Aero Club.
Mrs. Welch further observed that all Sub-Committees would be dissolved on the completion of their report ; the new President would appoint new Sub-Committees.

./...

B. World Records - Sporting Code (Hunt, UK)
After some discussion, the Sporting Code draft was approved as amended. (It will be duplicated and circulated as a complete document later)

C. Accident Review Board (Garcia, Denmark)
Mr. Garcia urged that published photographs should reflect proper practice of the sport ; helmets should be worn and straps should be properly fastened. The Sub-Committee is drafting an accident reporting form for circulation and use.

D. World Hang Gliding Championships Rules Sub-Committee (Himberger, Austria)

1. Tasks :
a. Landing Accuracy Event
b. Duration Event (see Attachment B)

2. Standard Rogallo Class Specification (see Attachment C)
Mrs. Welch proposed that the specification should expire for World Championships at the end of 1977 ; a new specification should be considered and agreed prior to that time.

MOTION : To reduce the minimum billow (4) from 3.5 to 3 degrees. PASSED.

It was generally agreed that the pocket should not measure more than 50 cm from the outside leading edge.

MOTION : To allow battens. For : 4 ; Opposed : 7 FAILED.
MOTION : To allow outriggers. For : 5, " : 7 FAILED

Messrs. Powell and Robb were directed to write out a clear definition of how the aspect ratio should be measured for attachment to the Standard Rogallo Class Specification (see note at end of minutes)*

MOTION : To standardize the target area rather than simply require a 50m field and leave the rest of the measurements up to the organisers. For : 11, Opposed : 1 PASSED

World Championships Rules

These were studied and with minor amendments, passed.
Mrs. Welch commented on the proposed Sporting Code for Hang Gliding. Since it will change with use, particularly in the first few years, the C.I.V.L. Sporting Code should be mimeographed at first. FAI prints them only once every five years. Mrs. Welch will finally check the code as agreed and forward it to Messrs. Himberger, Hunt, Garcia and Poynter for final review. The C.A.S.I. meets in February and Mrs. Welch will present the final copy to them for adoption.

RECESS FOR LUNCH - 1200 hours

Reconvened at 1340 hours

The French F.F.V.L. representatives distributed among delegates copies of their "Manuel du Vol Libre" ((Hang Gliding Manual) mainly dealing with the security and the teaching of the sport.

./...

VI. NEW BUSINESS

A. First World Championships Progress Report - "KOSSEN 76" (Himberger)
The Meet has been approved by the Austrian Aero Club and is scheduled for 1-12 September. Advertisement on the kites would be allowed but not encouraged, except alcohol or tobacco, due to National laws. The entry fee will be $200.US for flying and $150.US for non flying team members. It was suggested that the final date for entries be extended to 15 June. World Hang Gliding Championship details will be sent to all NAeCs in January 1976. Special training sessions on site are scheduled for May and June. Flyers must be entered through their National Aero Clubs ; more information will be sent later.

MOTION : To move the closing date for entries to 15 June (Himberger)
PASSED.

B. Second World Championships (South Africa). Progress Report.(Murphy)
The site has yet to be selected for the 1977 Meet. The entry fee will cover everything including air fare ; total price from a European departure point is estimated at $600.

POLL : After some discussion, it was decided that a two week meet with an optional one week practise session would be the best schedule. The Competition will be scheduled for August or September.
Mrs. Welch commented on the frequency of World Hang Gliding Championships and requested provisional bids for 1979.
Mr. Berthou (France) expressed a desire to host the Championships in 1979.

VII. OTHER BUSINESS

A. Insurance (Himberger, Austria)
While insurance (PL/PD) is often required, it is usually expensive or difficult to get. Hang Gliding is the only Member of the Austrian Aero Club not covered under their master policy. Mr. Hunt (UK) mentioned that British insurance was available and promised to send information to all delegates.

B. Hang Gliding Events : Planning and Promotion (Hunt, UK)
Properly organised and promoted, hang gliding events may be used as a good fund raiser.

C. International Movement of the Hang Gliding Population (Gremmen, The Netherlands)
Since Holland is flat, most flyers go to other countries to practise the sport. As a result, he can't get a count of Dutch flyers. Mr. Gremmen will contact other applicable delegates.

D. New Sub-Committee Structure (Welch)

Sub-Committees may be "standing" or "temporary". The chairman of a Sub-Committee should be delegate but the members need not be. Consideration should be given to the prospected tow launching of hang gliders.

./...

VIII. ELECTIONS

Mrs. Welch said that her caretaker Presidency was now ending, and that it had been a privilege and pleasure to work with the delegates. She explained the nomination and election procedure.

MOTION : To have three equal Vice Presidents. PASSED.

Mrs. Welch reminded the Assembly that only Delegates may be elected to the positions of President and Vice-President and that only Delegates may vote. 13 nations were declared eligible to vote, as the German and Italian Delegations had to leave early. The voting was by secret ballot.

The following were elected :

President : Mr. Dan Poynter (USA)
Mr. Poynter addressed the assembly thanking them for their support and confidence. He reminded Mrs. Welch that her work for the C.I.V.L. was not yet completed; as "architect" of the Committee, she ought to remain on the job until the "house" was completed. He further reminded the delegates that the position of Vice-President would be a "working position" under his leadership. He pleaded with them not to run for the position unless they were willing to work, and he asked them not to vote for any candidate who was not so dedicated.

Vice-Presidents : Messrs. Garcia (Denmark), Himberger (Austria) and Hunt (UK)

Secretary : Mr. Harry Robb (USA)

(Change of Chair)

MOTION : To elect Ann Welch to the position of C.I.V.L. President of Honour

PASSED

- RECESS for Bureau Meeting - 1500 hours
- Reconvened
- Reconvened 1545 hours.

Mr. Poynter announced the following Sub-Committee Chairmanship appointments :

A. Future Rogallo Sport Class Specifications : Mr. Harker, Germany (F.R.)
B. Accident Review Board : Mr. Garcia, Denmark
C. Tow Launching : Mr. Eriksson, Sweden
D. Judging : Mr. Murphy, South Africa
E. World Hang Gliding Records : Mr. Hunt, UK
F. Proficiency Standards (Badges) : Mr. Powell, USA
G. World Hang Gliding Championship Rules : Mr. Ollive, South Africa

Delegates and Observers were reminded to contact the appropriate chairmen for the Sub-Committees on which they wished to serve.

Mrs. Ann Welch was appointed Chairman of the International Jury for KOSSEN-76, the World Championships to be held in September 1976.

./...

IX. DATE AND PLACE OF NEXT MEETING

The next Meeting shall be held in Paris on 14 and 15 September 1976, following the World Championships in Kössen, Austria.

The Meeting was adjourned at 1600 hours.

---

* NOTE on Measurement of Aspect Ratio

On checking the method proposed during the short period of the meeting, it was found to be somewhat ambiguous, and could lead to possible problems in measurement on the field. With the greater time available, a more detailed method was worked out, and will be circulated with the completed Code.

A.W.

CODE FOR INTERNATIONAL PROFICIENCY STANDARDS

Vic Powell, Chairman (USA)
International Hang Gliding Proficiency Standards Sub-Committee

ADMINISTRATION

1.1 FAI proficiency ratings are issued to flyers who satisfy requirements established for the particular rating.

1.2 Ratings are administered by the NAeC's,* including site selection and accurate placement of appropriate course markers.

1.3 If the flyer is a national of a country having no NaeC, the NAeC of the country controlling the flight shall register the rating.

1.4 A rating attempt may be made in any part of the World.

1.5 The rating shall be valid in all countries represented in F.A.I.

1.6 The rating qualifies the holder to participate in open sport events of the rating level in any of these countries.

1.7 Ratings will be valid for a lifetime.

CERTIFICATION

2.1 The Official Observer must personally witness the rating flight maneuvers of the flyer.

2.2 The rating shall be certified by the Official Observer.

2.3 The Official Observer may be of the country of the flyer or of the country in which the flight is carried out, at the flyer's discretion.

2.4 The flyer is responsible for ensuring the completeness of all forms and paperwork, and forwarding it to the NAeC.

PERSONNEL

3.1 Official Observers shall be appointed by the NAeC.

3.2 Official Observers must possess the FAI International Badge, or the NAeC equivalent rating of the FAI International Badge, as a minimum requirement.

3.3 An Official Observer may not act in such capacity for any rating attempt in which he is the flyer or passenger.

3.4 Assistants may be appointed by the Official Observer.

---

* (NAeCs may delegate responsibility to the National Hang Gliding Association)

VP/AT 7.1.1976

F.A.I. INTERNATIONAL BADGE

A distance of not less than 2 Km must be flown over a course one-half kilometer long. Ground clearance must be at least 100 meters. Controlled landing must be within 25 meters of a designated spot.

THE DISCUSSION

The course requires two 90° turns, and three 180° turns with a controlled landing. The total flight distance will be greater than two kilometers as the flyer must travel to the turning pylons and to the landing area.

The flyer does not need to know how to soar to fly the course as the requirements do not specify where the pylons are to be placed. However, it will be more easily flown while soaring alongside a ridge, and would demonstrate an additional flying skill. I believe the next rating badge should require this skill among others.

The course requires a small number of Observers, one for each pylon and one at the landing area. A minimum of three. It is easily contructed and can be flown with a minimum of delay. The course is not complicated and can be easily remembered by both the flyer and Observer during the flight. A series of rating flights could be observed in one afternoon.

The course and the skills it forces the flyer to demonstrate conform in a reasonable manner to those outlined in the USHGA hang 3 rating. These are the minimum level any flyer should have before flying an unfamiliar mountain site.

In flying the course the flyer reveals to the Observers and Judges mastery of several skills : 90° and 180° turns, compensation for wind drift, maintenance of proper air speed, separation of air speed from ground speed, and controlled landing in a designated area. Additionally, if flown on a hillside it demonstrates an ability to soar and control in reasonable winds.

Admittedly there are other skills a flyer should have to be an international competitor, but this is not the purpose of the basic International Badge. It does, however, provide a reasonable base upon which to build.

If the Observers are satisfied with the execution of manoeuvres and if the flyer successfully completes the course, it indicates that he has achieved the intended level of competence.

VP/AT 7.1.1976

THE STANDARD ROGALLO CLASS SPECIFICATIONS

1. Nose Angle

The nose angle shall not exceed 90°. The distance between the tube centres at the position of the nose plate bolts shall not exceed 15 cm.

2. Tubes

There will be 4 structural tubes only (2 leading edge tubes, 1 keel tube and 1 cross tube). Tubes shall be circular in section with parallel walls and straight throughout their total length. No preformed curvature of tubes is permitted (9).

3. Bracing

The bracing arrangements must be connected to a king post unless the aircraft is strut braced. No additional bracing arrangements other than those directly carrying the flying and landing loads are permitted.

4. Sail

The sail must be a single surface sail without openings or divisions. The billow of the sail shall not be less than 3.0°. Sail pockets shall not extend more than 50 cm from the leading edge.

5. Battens

Battens of constant chord and radially arranged are permitted. Preformed battens are prohibited.

6. Aspect Ratio

The aspect ratio of the hang glider shall not exceed 3.5° (see note on page 7 of the C.I.V.L. Meeting minutes.)

7. Minimum Weight

The aircraft without pilot but with harness, instruments and ballast shall not weigh less than 17 Kg.

8. Wing Loading

The minimum wing loading shall be 4,5 Kg/m2 in flying trim with pilot. Ballast may be added to the pilot's seat if necessary. The maximum wing loading shall not exceed 6 Kg/m2.

9. Tuning

Fine tuning on the ground of dihedral and single reflex of the keel by bracing wire adjustment at cross tube ends and keel tube ends is permitted.

10. Prohibited

Additional aerofoils or surfaces, aerodynamic controls, king post or cross tube fairings, capsule or partial capsule fairing of pilot.

11. Permitted

Small landing wheels, sail windows, seat or prone harness, variometer, airspeed indicator, altimeter.

SH/AT 7.1.1976

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
F. A. I.

TÉLÉPHONE : 723-72-52
720-93-02
ADR. TÉLÉGR. : FÉDAÉRO-PARIS

SIÈGE SOCIAL :
6, RUE GALILÉE
75782 PARIS CEDEX 16

PARIS, LE 6.1.1976

M E M O R A N D U M

AUX : DELEGUES DE LA C.I.V.L.

DU : PRESIDENT (Secrétaire Intérimaire)

OBJET : Compte-rendu de la réunion de la C.I.V.L. de novembre 1975

On trouvera ci-joint le compte-rendu de la réunion de la C.I.V.L. de novembre 1975, qui a été revu et approuvé par le Président d'Honneur de la C.I.V.L., Madame Ann Welch.

Vous êtes priés de bien vouloir prendre connaissance de ce compte-rendu pendant que la réunion est encore fraîche dans votre mémoire et me faire parvenir vos propositions d'amendements ou de rectifications aussi rapidement que possible de manière à pouvoir les mettre par écrit en vue de la réunion de septembre 1976.

Votre nouveau Secrétaire, M. Robb, devra faire parvenir l'ordre du jour de cette réunion à Paris pour le 15 juillet. Vous êtes priés de bien vouloir soumettre vos propositions d'inscription à l'ordre du jour bien avant cette date. En examinant le compte-rendu et au cours de votre travail dans les Sous-Comités pendant les prochains mois, il serait utile que vous notiez les points d'intérêt pour l'ordre du jour; cela éliminera la précipitation de dernière minute qui pourrait nous empêcher d'aborder certains des sujets.

J'ai l'intention d'être un Président très actif et je suis convaincu que le Bureau de la C.I.V.L., composé des Vice-Présidents Garcia, Himberger, Hunt et de moi-même, permettra de donner à notre Commission les impulsions nécessaires.

Dan POYNTER
Président de la CIVL
P.O. Box 4232
Santa Barbara,
California. 93103
U.S.A.
Tel: (805) 968-7277

DP/BL/AT

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

COMMISSION INTERNATIONALE DE VOL LIBRE (C.I.V.L.)

REUNION A PARIS, 6 RUE GALILEE, LES 26 ET 27 NOVEMBRE 1975

C O M P T E - R E N D U

préparé par M. Poynter (U.S.A.) Secrétaire Intérimaire de la CIVL
et approuvé par Mme Ann Welch (G-B), Président Temporaire de la CIVL.

Sont présents : Mme Ann WELCH (F.A.I.) Président Temporaire de la CIVL, qui préside la séance.

AFRIQUE DU SUD	M. M.OLLIVE, Délégué
	M. R. MURPHY, Observateur
AUTRICHE	M. Sepp HIMBERGER, Délégué
DANEMARK	M. Juan A. GARCIA, Délégué
ESPAGNE	M. Roman CAMPS, Délégué
ETATS-UNIS D'AMERIQUE	M. Dan POYNTER, Délégué
	M. Vic POWELL, Suppléant
	Col. Harry ROBB (USAF,Ret.),Observateur
FRANCE	M. Bernard BERTHOU, Délégué
	M. André RACT, Suppléant
	M. Marc PAPILLON, observateur
GRANDE BRETAGNE	M. Martin HUNT, Délégué
	M. Chris CORSTON, Suppléant
IRLANDE	M. Kevin DUNNE, Délégué
ITALIE	M. Heinz KOSTNER, Délégué
	M. Otto HOLZKNECHT, Observateur
NORVEGE	M. Fredrik DAHL, Délégué
NOUVELLE ZELANDE	M. T.J. LOWREY, Suppléant
	M. L.R. JACOBSON, Observateur
PAYS-BAS	M. F. GREMMEN, Délégué
	M. A. CEELEN, Observateur
	Mme A. CEELEN, Observateur
POLOGNE	M. Andrzej MADRZYK, Observateur
REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE ...	M. Mike HARKER, Suppléant
SUEDE	M. Alf ERIKSSON, Délégué
SUISSE	M. Etienne GAULIS, Suppléant

F.A.I. : M. Bernard DUPERIER, Président
M. C.E. HENNECART, Directeur Général
M. Bertrand LARCHER, Directeur Général-Adjoint
Mme Sandra PRODROM, Secrétaire

EXCUSE : M. Rick POYNTER (NOUVELLE ZELANDE)

AT 6.1.1976

.../...

I. OUVERTURE DE LA SEANCE

La séance est ouverte à 10h 20 le 26 novembre par Mme Welch, Président Intérimaire.

M. C.E. Hennecart, Directeur Général de la F.A.I. adresse à la réunion un discours de bienvenue.

II. RAPPORT DU PRESIDENT INTERIMAIRE

A. Mme Welch adresse ses voeux aux délégués et propose que les débats soient conduits dans la langue anglaise. Elle demande aux délégués de faire part de toute demande de clarification qui pourrait être nécessaire par suite de difficultés de langues.

B. Tous les participants à la réunion se présentent. Il y a 26 personnes représentant 16 pays ainsi que la Direction de la F.A.I. (voir page 1).

C. Elle rappelle que la C.I.V.L. a été acceptée en tant que Commission de la F.A.I. par la Conférence Générale d'Ottawa, par acclamations ; le statut du vol libre est ainsi bien établi.

D. Elle souligne que les délégués devront tenir compte du fait que ce nouveau sport est dans une période d'expansion rapide.

E. Elle recommande des communications meilleures, non seulement entre les pilotes des différentes nations, mais entre les pilotes et leurs propres Aéro Clubs. Ceux-ci doivent prendre conscience du vol libre.

F. Elle recommande la plus grande prudence aux délégués pour la préparation des règlements.

G. Elle attire l'attention de la réunion sur un mémorandum qui a été préparé par l'Association Française de Vol Libre (FFVL), exposant les sujets qui devraient être abordés en priorité.

Ajournement et réunion des Groupes de Travail - déjeuner à 12 heures - Nouvelle réunion à 14 heures 30.

M. Murphy (Afrique du Sud) remercie la délégation de la France et la F.F.V.L. de l'invitation au déjeuner qui a été offerte aux participants.

III. RAPPORTS DES SOUS-COMITES (Aucune décision à ce stade)

A. Sous-Comité pour les niveaux de compétence (Powell, U.S.A.)
M. Powell présente sa proposition en date du 19 novembre 1975. Après discussion, cette proposition est acceptée avec certains amendements (voir Appendice A).

B. Sous-Comité chargé du dessin de l'Insigne de Compétence (Murphy, Afrique du Sud)
L'Insigne "Lilienthal" est présenté. Il est noté que les lettres de la F.A.I. devraient y être ajoutées en vue de bien distinguer cet Insigne du modèle centenaire.

C. Bureau d'étude des accidents (Garcia, Danemark)
L'information reçue a été minimum, mais le Comité a défini trois types d'accidents qui doivent être examinés : fabrication des appareils, enseignement et aptitude au pilotage.

.../...

1) Fabrication : les normes de la Hang Glider Manufacturers' Association des Etats-Unis sont acceptées comme normes d'équipement et de performance.
M. Hunt (Grande Bretagne) attire l'attention sur le fait que les spécifications HMA supposent l'utilisation de tubes étirés à froid sans soudure ("Drawn") qui ne sont pas disponibles partout.

2) Enseignement : Il conviendrait que les Aéro Clubs Nationaux appuient la création de l'enseignement et assurent la formation d'instructeurs brevetés.

3) Capacité de pilotage : Tout accident devrait être étudié en vue d'en déterminer les causes et d'éviter leur retour. Cette question fait l'objet d'une discussion.

D. Records Mondiaux - Code Sportif - (Hunt, Grande Bretagne)
M. Hunt indique que le projet concernant les records mondiaux a conduit à la préparation d'une section du Code Sportif de la C.I.V.L. Ce problème est discuté.

E. Comité sur les Règlements des Championnats Mondiaux de Vol Libre (Himberger, Autriche)
M. Himberger résume l'état des travaux.
Mme Welch rappelle la composition de l'ordre du jour de la session plénière.
M. Hennecart indique à la réunion, à propos des Championnats du Monde, qu'il convient de tenir compte de l'existence du Calendrier Aéronautique Sportif International de la F.A.I. Ceci suppose notamment que les Aéro Clubs fassent inscrire à ce calendrier les manifestations sportives au moins trois mois à l'avance. En outre, aucune autre manifestation de la même classe ne peut se tenir au même moment à moins de 1000 Km.

La séance est levée à 16h 50.

SESSION PLENIERE DU 27.11.1975

Mme Welch ouvre la réunion à 10h 20.

IV. Le compte-rendu de la réunion de juin 1975 est approuvé.

V. RAPPORTS DES SOUS-COMITES

A. Niveau de compétence (Powell, U.S.A.)

1) Conditions requises : la proposition est acceptée telle quelle (voir Appendice A).

2) Dessin de l'Insigne : M. Powell présente l'Insigne "Otto Lilienthal" de l'USHGA. Mme Welch suggère que les lettres F.A.I. soient ajoutées au centre et que l'Insigne soit amélioré de façon à pouvoir être reproduit dans différentes couleurs selon les différents niveaux d'aptitude. M. Poynter suggère d'en augmenter les dimensions.

Mme Welch et M. Powell se chargent de mettre au point le dessin définitif et de le diffuser à tous les délégués pour examen.
Mme Welch rappelle la nécessité de disposer de "Commissaires agréés". Ce sont eux qui devront certifier les épreuves en vue de l'obtention des insignes ainsi que les tentatives de records. Elle prie chaque délégué de veiller à la préparation, dans son pays, d'un programme à cet effet en consultation avec l'Aéro Club National.
Elle rappelle que tous les Sous-Comités constitués lors de la première séance seront dissouds. Il appartiendra au nouveau Président de nommer de nouveaux Sous-Comités.

.../...

B. Records Mondiaux - Code Sportif - (Hunt, Grande Bretagne)
Après discussion, le projet de Code Sportif est amendé et approuvé (ce Code sera reproduit et diffusé en tant que document complet ultérieurement.)

C. Bureau d'étude des accidents (Garcia, Danemark)
M. Garcia suggère que des photographies soient publiées en vue de donner une image exacte de la pratique du sport ; le port du casque devrait être obligatoire et les courroies devraient être fixées convenablement. Le Sous-Comité prépare un formulaire devant être diffusé en vue de l'établissement des rapports sur les accidents.

D. Sous-Comité pour les règlements des Championnats Mondiaux de Vol Libre (Himberger, Autriche)

1) Tâches :
a) Epreuve d'atterrissage de précision
b) Epreuve de durée (voir Appendice B)

2) Normes standard de la classe Rogallo (Voir Appendice C)
Mme Welch propose que les normes à retenir pour les Championnats du Monde soient valables jusqu'à la fin de 1977 seulement. De nouvelles spécifications devront être examinées et approuvées avant cette date.

PROPOSITION : Il est proposé de réduire le creux minimum de la voile de 3,5 à 3°.
Proposition acceptée.

Il est décidé que le rabat ne devra pas mesurer plus de 50 cm à partir du bord extérieur de l'appareil.
MOTION : lattes autorisées, en faveur 4, opposés 7 REJETEE
MOTION : longerons autorisés, en faveur 5, opposés 7 REJETEE

MM. Powell et Robb sont invités à rédiger une définition claire du mode de mesure de l'allongement qui sera joint aux spécifications de la Classe Rogallo Standard (voir la note figurant in fine) *
MOTION : il est proposé de standardiser la zone d'atterrissage plutôt que de se contenter d'un terrain de 50 m, le détail des mesures complémentaires étant laissé aux organisateurs.
En faveur 11, opposé 1 MOTION ADOPTEE

Règles des Championnats du Monde.
Ces règles sont examinées et adoptées avec quelques amendements mineurs.
Mme Welch évoque le projet de Code Sportif du vol libre. Etant donné que celui-ci devra être adapté aux changements, en particulier pendant les premières années. Il devrait d'abord être ronéotypé. Normalement la F.A.I. n'imprime les Codes que tous les cinq ans. Mme Welch revera elle-même le Code tel qu'il a été approuvé et en communiquera le texte à MM. Himberger, Hunt et Garcia ainsi qu'à M. Poynter pour approbation finale. La C.A.S.I. se réunissant en février, Mme Welch lui présentera l'exemplaire du Code en vue de son adoption.

Ajournement pour déjeuner à 12 heures. La séance reprend à 13 heures 40.

La F.F.V.L. communique à la réunion des exemplaires de son "manuel du vol libre" portant notamment sur les questions de sécurité et d'enseignement du vol libre.

.../...

VI. QUESTIONS DIVERSES

A. Rapport d'avancement sur la préparation du Premier Championnat du Monde "Kössen 1976" (Himberger, Autriche)
Ce projet a été approuvé par l'Aéro Club d'Autriche. Il aura lieu du 1er au 12 septembre. La publicité sur les appareils (autorisée mais non encouragée) ne devra en tous cas pas porter sur les produits alcooliques et le tabac en raison des règlementations nationales.
Les droits d'entrée s'élèveront à 200$ U.S. pour les pilotes et à 150$ U.S. pour les membres des équipes restant à terre.
Il est suggéré que la date limite des inscriptions soit reportée au 15 juin. Les détails du Championnat seront envoyés à tous les Aéro Clubs Nationaux en janvier 1976.
Des séances d'entrainement spéciales sur le site sont prévues dans le courant de mai et de juin. Les participants doivent être inscrits par leur Aéro Club respectif ; des informations complémentaires seront fournies par la suite.
MOTION :
Reporter la date d'inscription au 15 juin (Himberger) ADOPTEE

B. Deuxième Championnat du Monde (Afrique du Sud)
Rapport d'avancement (Murphy, Afrique du Sud)
En vue des Championnats de 1977, le site doit encore être choisi. Les droits d'inscription comprendront l'ensemble des frais, y compris le transport aérien ; le droit total d'inscription avec départ d'une ville européenne devrait être de l'ordre de 600$ U.S.
Après discussion il est convenu que le Championnat devrait durer deux semaines avec une semaine supplémentaire optionnelle pour l'entrainement. Les Championnats auraient lieu en août ou en septembre. Mme Welch rappelle la fréquence normalement prévue pour les Championnats du Monde et demande s'il y a des propositions pour 1979.
M. Berthou (France) exprime le souhait que les Championnats de 1979 se déroulent en France.

VII. AUTRES QUESTIONS

A. Assurance (Himberger, Autriche)
Alors que l'assurance (RC/IND) est nécessaire ; elle est en général couteuse ou difficile à obtenir. Le vol libre est la seule catégorie qui ne soit pas couverte par la politique de base de l'Aéro Club d'Autriche.
M. Hunt (Grande Bretagne) rappelle qu'une assurance britannique peut être obtenue et s'engage à envoyer des informations à ce sujet à tous les délégués.

B. Manifestations de vol libre : planification et promotion (Hunt, Grande Bretagne)
A la condition d'être convenablement organisées et lancées, ces manifestations peuvent aider à assurer des rentrées financières non négligeables.

C. Mouvements internationaux de sportifs intéressés (Gremmen, Pays-Bas)
Etant donné la nature du terrain aux Pays-Bas, le plupart des pilotes se rendent dans d'autres pays en vue de la pratique du vol libre. Il en résulte que l'on ne peut pas dénombrer le nombre de pilotes hollandais. M. Gremmen entrera donc en contact avec les autres délégués intéressés.

D. Nouvelle structure des Sous-Comités (Welch)
Les Sous-Comités peuvent être permanents ou temporaires. Le Président d'un Sous-Comité doit être un délégué mais les Membres peuvent ne pas l'être. On devrait examiner les perspectives offertes par le remorquage des appareils de vol libre.

.../...

VIII. ELECTIONS

Mme Welch rappelle que sa présidence intérimaire doit prendre fin et elle se félicite d'avoir eu le privilège et le plaisir de l'exercer au sein du Comité. Elle explique la procédure à suivre pour les nominations et les élections.

MOTION : il est proposé d'avoir trois Vice-Présidents de niveau égal. PROPOSITION ADOPTEE

Mme Welch rappelle que seuls les délégués peuvent être élus aux fonctions de Président et de Vice-Président. De même seuls les délégués ont le droit de vote. 13 Membres ont ce droit, étant donné que les délégations allemande et italienne doivent partir. Le vote a lieu au scrutin secret.
Le vote donne les résultats suivants :

Président : M. Dan POYNTER (U.S.A.)
Le Président adresse à l'assemblée ses remerciements pour leur soutien et leur confiance. Il rappelle que le travail accompli par Mme Welch pour la CIVL n'est pas terminé ; en tant "qu'architecte de la Commission" sa présence demeure nécessaire jusqu'à l'achèvement des travaux préparatoires. Il rappelle par ailleurs que la fonction de Vice-Président comporte, selon lui, des obligations de travail sous sa direction. Il est essentiel de ne pas accepter ces responsabilités sans être conscient des tâches à accomplir et il est important que les votes se portent sur les candidats disposés à se consacrer à cette tâche.

Vice-Présidents : MM. Garcia (Danemark)
Himberger (Autriche)
Hunt (Grande Bretagne)

Secrétaire : M. Harry Robb (U.S.A.)

(Changement de Présidence)

MOTION : Il est proposé de nommer Mme Welch Président d'Honneur de la C.I.V.L. PROPOSITION ADOPTEE

La séance est ajournée en raison de la réunion du Bureau à 15 heures. Elle est reprise à 15 heures 45.

M. Poynter annonce les nominations suivantes aux présidences des Sous-Comités :

A. Spécifications concernant la future catégorie sportive Rogallo, M. Harker (R.F.A.)

B. Bureau d'étude des accidents, M. Garcia (Danemark)

C. Lancement par remorquage, M. Eriksson (Suède)

D. Juges, M. Murphy (Afrique du Sud)

E. Records mondiaux de vol libre, M. Hunt (Grande Bretagne)

F. Niveaux de compétence (et insignes), M. Powell (U.S.A.)

G. Championnats du Monde de vol libre, M. Ollive (Afrique du Sud)

Les délégués et les observateurs présents sont invités à entrer en contact avec les Présidents des groupes auxquels ils souhaiteraient participer.

Mme Welch est nommée Président du Jury International des Championnats du Monde de Kössen 1976.

.../...

IX. DATE ET LIEU DE LA PROCHAINE REUNION

La prochaine réunion aura lieu à Paris, les 14 et 15 septembre 1976, c'est-à-dire après les Championnats du Monde de Kössen en Autriche.

La réunion est ajournée à 16 heures.

---

* NOTE sur le mode de mesure de l'allongement

Après vérification de la méthode proposée pendant la courte période de la réunion consacrée à cette tâche, il apparaît que cette méthode est quelque peu ambiguë et qu'elle pourrait conduire à des problèmes lors de sa mise en vigueur sur le terrain. Il a été possible, avec davantage de temps, d'élaborer une méthode plus détaillée qui sera diffusée avec l'ensemble du Code Sportif.
AW

APPENDICE A

DISPOSITIONS DU CODE CONCERNANT LES NIVEAUX DE COMPETENCE INTERNATIONAUX

Sous-Comité de la C.I.V.L. présidée par Vic POWELL

ADMINISTRATION

1.1. Les niveaux de qualification F.A.I. sont attribués aux pilotes ayant satisfait aux conditions prévues pour le degré d'aptitude recherché.

1.2. L'attribution des certificats est gérée par les aéro-clubs nationaux (* Ceci inclut la sélection des sites et la mise en place précise des bornes de parcours.

1.3. Si le pilote est ressortissant d'un pays qui n'a pas d'aéro-club, c'est l'aéro-club du pays contrôlant le vol qui enregistre la qualification.

1.4. Une tentative de qualification peut-être effectuée dans n'importe quell partie du monde.

1.5. Le certificat de compétence sera valable dans tous les pays représentés à la F.A.I.

1.6. Le certificat d'aptitude permet à son détenteur de participer aux compétitions sportives du niveau correspondant dans n'importe lequel de ces pays.

1.7. Les certificats seront valables toute la vie.

CERTIFICATS

2.1. Un commissaire agréé devra assister personnellement aux manoeuvres du vol de qualification du pilote.

2.2. La qualification sera certifiée par le commissaire.

2.3. Le commissaire agrée peut appartenir soit au pays du pilote, soit au pays où le vol a lieu, au choix du pilote.

2.4. Le pilote doit s'assurer des formalités nécessaires en matière de documents et transmettre le dossier à l'Aéro-Club National.

PERSONNEL

3.1. Les commissaires agréés sont désignés par l'aéro-club national.

3.2. Les commissaires agréés devront être en possession de l'insigne international de compétence de la F.A.I. ou de la qualification équivalente de l'aéro-club national , cela étant une obligation minimum.

3.3. Un commissaire agréé ne pourra pas agir en cette qualité pour tout essai de qualification auquel il participerait en tant que pilote ou passager.

3.4. Le commissaire agréé peut désigner des assistants.

(*) L'Aéro-Club National peut déléguer ses responsabilités à l'association de Vol Libre Nationale.

VP/BL/MFO 8.1.1976

APPENDICE B

INSIGNE INTERNATIONAL DE COMPETENCE DE LA F.A.I.

1. Une distance d'au moins 2 kms devra être parcourue sur un itinéraire d'une longueur d'un demi kilomètre.
La distance par rapport au sol devra être d'au moins 100 m.
L'atterrissage devra avoir lieu dans un rayon de 25 m. d'un point fixé.

2. Le parcours demande deux tournants à 90° et trois tournants à 180°, ainsi qu'un atterrissage contrôlé. La distance totale parcourue sera supérieure à 2 km étant donné que l'appareil doit atteindre les pylones de virage, puis la zone d'atterrissage.

3. Le pilote ne doit pas forcément être qualifié en vol plané (soaring) pour effectuer le parcours, étant donné que les règles ne précisent pas où les pylones doivent être placés. Il serait cependant parcouru plus facilement si le vol a lieu à flanc de coteau et il demanderait ainsi un niveau plus élevé de compétence. Je pense que le niveau de compétence immédiatement supérieur devrait prévoir, entre autres, cette qualification.

4. Le parcours prévu suppose la présence d'un petit nombre de commissaires, un pour chaque pylone, et un au point d'atterrissage. Au minimum trois. Le parcours est facile à construire et il peut être effectué dans un temps minimum. Il n'est pas compliqué ; tant le pilote que l'observateur peuvent se le rappeler facilement. Une série de vols de performance pourrait être effectuée dans un après-midi.

5. Le parcours et la qualification que le pilote doit démontrer en l'effectuant peuvent être comparés, dans une certaine mesure, à ceux qui correspondent au niveau 3 de l'USHGA. Il correspond à un niveau minimum que tout utilisateur devrait atteindre avant de se lancer dans un site montagneux peu connu.

6. En effectuant cette épreuve, l'utilisateur démontre aux observateurs et aux juges la maitrise de plusieurs qualifications : tournants à 90° et 180°, compensation de la dérive provenant des vents, maintien de la vitesse aérienne convenable, distinction entre cette vitesse et la vitesse au sol ainsi que possibilité de contrôler l'atterrissage dans une zone fixée. De plus, si le vol a lieu à flanc de coteau, l'épreuve permet de démontrer la possibilité de planer et de contrôler le vol dans une ambiance de vents modérés.

7. Il est bien entendu que l'utilisateur devrait posséder d'autres compétences avant de devenir un concurrent de classe internationale, mais tel n'est pas le but de l'insigne international de premier niveau. Celui-ci permet néanmoins de fournir une base raisonnable en vue de qualifications plus poussées.

8. Si les commissaires sont satisfaits de l'exécution des manoeuvres et si l'utilisateur termine le parcours avec succès, il en résulte que celui-ci a atteint le niveau de compétence voulu.

VP/BL/MFO 8.1.1976

APPENDICE C

SPECIFICATIONS CONCERNANT LA CATEGORIE STANDARD ROGALLO

1. ANGLE AVANT

L'angle avant de l'appareil ne devra pas être supérieur à 90°. La distance entre les centres des tubes à l'endroit des plaques de boulonnage du nez de l'appareil ne devra pas dépasser 15 cm.

2. TUBES

Il y aura 4 tubes de structure seulement (2 tubes de support latéral, 1 tube de carène et un tube de traverse). Ces tubes seront de section circulaire avec parois parallèles et droites sur toute leur longueur. Aucune courbure pré-usiné ne sera autorisé.

3. HAUBANS

Les dispositifs d'haubannage doivent être reliés à un même pylone, sauf si l'appareil est mâté. Aucun dispositif supplémentaire d'haubans autre que ceux permettant de supporter directement les charges de vol et d'atterrissage n'est autorisé.

4. VOILE

La voile doit être d'une seule pièce et ne comporter ni ouverture, ni division. Le creux de la voile (bilow) ne devra pas être inférieur à 3°. Le rabat ne devra pas mesurer plus de 50 cm à partir du bord extérieur de l'appareil.

5. LATTES

Des lattes de largeur constante et disposées en rayon sont autorisées. Les lattes pré-formées sont interdites.

6. ALLONGEMENT

L'allongement de la voile ne devra pas dépasser 3,5° (voir note au bas de la page 7 du Procès-Verbal).

7. POIDS MINIMUM

L'appareil sans pilote mais avec son harnais, ses instruments et le lest ne devra pas peser moins de 17 kg.

8. CHARGE D'AILE

La charge d'aile minimum sera de 4,5 kg/m^2 en ordre de vol, avec le pilote. Du lest pourra être ajouté au siège du pilote si nécessaire. La charge d'aile maximum ne dépassera pas 6 kg/m^2 .

9. MISE AU POINT

L'ajustement fin au sol de l'inclinaison dièdre et simple de la carène par le règlage des haubans, aux extremités des tubes de support latéral et du tube de carène, est autorisé.

SH/BL/MFO 8.1.1976

./...

10. INTERDICTIONS

Sont interdites les voilures ou les surfaces additionnelles, les contrôles aérodynamiques, le carènage du mât, des haubans ou des tubes latéraux, ainsi que le carènage partiel ou total de la capsule du pilote.

11. AUTORISATIONS

Sont autorisés les petites roues d'atterrissage, les lucarnes de voile, le harnais pour position assise ou couchée, les variomètres. les indicateurs de vitesse et les altimètres.

o°o

SH/BL/MFO 8.1.1976

July 1976

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

INTERNATIONAL HANG GLIDING COMMITTEE (C.I.V.L.)

ORGANIZATION MANUAL

(prepared by C.I.V.L. President and Secretary)

A. ORGANIZATION

1. The name of the F.A.I. Committee for hang gliding shall be : "Commission Internationale de Vol Libre" abbreviated C.I.V.L.

   F.A.I. Statute 8.33 (to be added) defines C.I.V.L. responsibilities "C.I.V.L.'s duties cover all matters concerning hang gliding, including the preparation, revision and keeping up-to-date of the provisions on hang gliding to be included in the F.A.I. Sporting Code, as well as questions of Safety".

2. Definition of a hang glider :
   "A heavier than air, fixed wing (i.e. not rotating wing) glider capable of being carried, foot launched, and landed solely by the energy and use of the pilot's legs.

3. C.I.V.L. President d'Honneur is Ann Welch, U.K.

4. C.I.V.L. shall have three (3) Vice-Presidents.

5. 1976 C.I.V.L. Bureau is composed of Dan Poynter, USA, President.

   V.P. Juan Garcia, Denmark
   V.P. Sepp Himberger, Austria
   V.P. Martin Hunt, U.K.

6. 1976 Sub-Committees :

(a)	Accident Review Board	Juan Garcia, Denmark
(b)	Judges Program	Rod Murphy, South Africa
(c)	Proficiency Standards	Vic Powell, USA
(d)	Rogallo Standard Class	Mike Harker, Germany
(e)	Tow Launching	Alf Eriksson, Sweden
(f)	World Championship Rules	Mike Ollive, South Africa
(g)	World Records	Martin Hunt, U.K.

B. C.I.V.L. REGULATIONS - F.A.I. STATUTES ARTICLE 8.10

1. No Regulations have been formulated to date.

C. ACCIDENT PREVENTION

1. The USHGA Accident Report Form is adopted as the standard C.I.V.L. form.

2. The USA Hang Glider Manufacturers Association Specifications are accepted as a base for materials and performance.

D. COMPETITION

1. World Championships cycle :
   1976 - 1977 - 1979 - every second year thereafter.

2. World Championships Rules are adopted.

3. 1976 National Teams composition for World Championships limited to three (3) entries for each glider class.

4. F.A.I. international Sporting Calendar :
   Event Registration requires three (3) months notice, except World Championships.
   1000 Km separation for first category International events on the same date.

.../...

E. PROFICIENCY AWARDS

1. F.A.I. International Proficiency Badge established.

2. Code for International Proficiency Standards adopted.

F. WORLD RECORDS

1. F.A.I. Sporting Code for C.I.V.L. is adopted.

2. F.A.I. World Record attempts may begin 1 August 1976.

Juillet 1976

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

COMMISSION INTERNATIONALE DE VOL LIBRE (C. I. V. L.)

MANUEL D'ORGANISATION

(préparé par le Président et le Secrétaire de la CIVL)

A. ORGANISATION

1. La C.I.V.L. est désignée par les mots :
Commission Internationale de Vol Libre (C.I.V.L.)

L'Article 8.33 des Statuts définissant le mandat de la C.I.V.L. est le suivant :
"Les attributions de la C.I.V.L. concernant l'ensemble des questions intéressant le vol libre, y compris la préparation, la révision et la mise à jour des dispositions relatives à cette discipline devant figurer dans le Code Sportif de la F.A.I., ainsi que les problèmes de sécurité".

2. Définition d'un appareil de vol libre :
"C'est une aile fixe (c'est-à-dire non rotative) plus lourde que l'air, qui doit pouvoir être portée par le pilote. Elle ne décolle et n'atterrit que grâce à l'énergie et à l'utilisation des jambes du pilote".

3. Le Président d'Honneur de la C.I.V.L. est Mme Ann Welch, G-B

4. La C.I.V.L. aura trois (3) Vice-Présidents.

5. Le Bureau de la C.I.V.L. est composé comme suit :

Dan Poynter, Etats-Unis, Président

Vice-Président Juan Garcia, Danemark
Vice-Président Sepp Himberger, Autriche
Vice-Président Martin Hunt, Grande Bretagne

6. Les Sous-Commissions pour 1976 sont les suivantes :

(a)	Bureau d'Etude des Accidents	Juan Garcia, Danemark
(b)	Programme des Juges	Rod Murphy, Afrique du Sud
(c)	Certificats de Compétence	Vic Powell, Etats-Unis
(d)	Catégorie Rogallo-Standard	Mike Harker, R.F.A.
(e)	Lancement par remorquage	Alf Eriksson, Suède
(f)	Règles de Championnats du Monde	Mike Ollive, Afrique du Sud
(g)	Records du Monde	Martin Hunt, G-B

B. REGLEMENTS DE LA C.I.V.L. - ARTICLE 8.10 DES STATUTS DE LA F.A.I.

1. Aucun Règlement Intérieur n'existe à cette date.

C. PREVENTION DES ACCIDENTS

1. Les formulaires de rapport d'accident utilisés par la USHGA (Etats-Unis) sont adoptés comme base standard de la C.I.V.L.

2. Les spécifications américaines de l'USHGA sont acceptées comme base pour les matériaux et les performances.

D. COMPETITION

1. Programme des Championnats du Monde :
1976 - 1977 - 1979 et ensuite tous les deux ans.

2. Les règles de Championnats du Monde sont adoptées.

3. La composition des équipes nationales pour les Championnats du Monde de 1976 est limitée à trois (3) inscriptions pour chaque catégorie d'appareils.

.../...

4. Le Calendrier Sportif International de la FAI prévoit que l'inscription doit être communiquée trois (3) mois avant la manifestation, sauf dans le cas de Championnats du Monde. Les manifestations internationales de 1ère catégorie ne peuvent avoir lieu le même jour à moins de ~~1 000 Km de~~ distance.

E. INSIGNES DE COMPETENCE

1. L'Insigne de Compétence international de la F.A.I. a été défini.

2. Le code pour les niveaux de compétence internationaux a été adopté.

F. RECORDS DU MONDE

1. Le Code Sportif du Vol Libre a été adopté.

2. Les tentatives de record du Monde de la F.A.I. commenceront au 1er août 1976.
