

CFD Parapente

RÈGLEMENT 2016 / 2017

La CFD est un challenge interne à la FFVL pour le vol de distance ('cross').

Il n'est plus prévu qu'un vol CFD compte pour le classement 'pilote' CCPP et pour la qualification au championnat de France.

Les vols réalisés en France en compétition ou en challenge type 'Marche et Vol' peuvent être déclarés dans la CFD, mais ils ne comptent pas au classement : le pilote doit clairement indiquer au moment de la déclaration que son vol a été réalisé en compétition ou en challenge, sous peine de sanction.

Avait aussi été introduits récemment :

* le classement 'vétérans',

* délai de 16 jours pour déclarer

* **La notion de record de France de distance CFD en individuel masculin, individuel féminin et biplace, pour la distance libre, le triangle plat et le triangle FAI.**

Pour tous les pilotes, la déclaration est faite uniquement par internet.

La trace GPS est obligatoire à partir de 50 points ; sans trace, le vol sera plafonné à 49,99 points.

La trace GPS d'un vol déclaré peut aussi être exigée au moment de la validation pour lever une interrogation par rapport aux zones aériennes réglementées et réserves naturelles. Sans cette trace, le vol pourra alors être invalidé.

1 CONDITIONS DE PARTICIPATION

La Coupe Fédérale de Distance est ouverte à tout pilote titulaire du brevet de pilote ayant pris une licence sportive volant à la FFVL pour la période concernée.

L'équipe de validation est souveraine dans ses décisions par rapport à la validation des vols déclarés.

Les échanges entre pilotes et validateurs se doivent d'être courtois.

2 RÉGLEMENTATION AÉRIENNE

La réglementation aérienne VFR s'applique à la CFD parapente. S'entend par réglementation aérienne, toutes dispositions réglementaires définissant les possibilités ou impossibilités de vol en PUL dans le volume au-dessus du sol au moment du vol (date, heure).

Les distances réglementaires aux nuages (règle vol à vue : VFR), et au relief ou aux obstacles doivent être respectées.

La contrainte de distance au relief s'entend aussi bien verticalement qu'horizontalement.

Note : Elle est contrôlée sur la base de la hauteur sol étant entendu que le maillage du relief ne représente pas nécessairement la réalité du terrain dans des zones escarpées mais qu'une hauteur plus faible indique alors une proximité horizontale trop faible

C'est au pilote de donner spontanément au moment de la déclaration de son vol, (dans la case commentaire, prévue entre autre à cet effet), les informations concernant les zones aériennes traversées ou évitées: en particulier pour les zones inactives ou autorisation obtenue auprès du

contrôle aérien, respect de survol de réserves naturelles, veille sur fréquence aéronautique et usage pour des raisons de sécurité, Et en citant convenablement les zones aériennes concernées et en précisant le respect de leurs contraintes.

Un commentaire jugé insuffisant pour démontrer le respect de la réglementation aérienne pourra être source d'invalidation du vol, ainsi que dans le cas d'accord à posteriori de transit dans une zone réglementée.

Il n'y a aucune tolérance pour toutes les zones qualifiées "d'interdites" - c'est au pilote de prendre des marges suffisantes pour éviter toute pénétration. Au moment de la validation, en cas de doute potentiel sur la traversée d'une zone réglementée, la trace GPS est exigible pour pouvoir prouver que le vol respecte la réglementation aérienne et donc le règlement CFD . *Ex: traversée de Grenoble ou balise à la Bastille par rapport à la ZIT de Grenoble, décollage de la Séranne qui est en bordure de la TMA de Montpellier, tout autre TMA (par exemple Puy-de-Dôme), Octeville, les réserves naturelles et Parcs, par exemple autour de Chamonix, les vols vers le nord du Pic des Mouches,....*

En l'absence de trace GPS et en cas de doute sur une zone réglementée pouvant avoir été traversée, le vol pourra ne pas être validé.

Les altitudes retenues pour les espaces aériens sont les valeurs indiquées sur les cartes aéronautiques, indépendamment de la pression atmosphérique, quel que soit le type d'espace (donc y compris FL) (voir 7.1).

Pour tenir compte des contraintes liées à la technologie et aux outils de contrôle actuellement disponibles, des règles de validation spécifiques ont été définies et validées par la CCP et le CD de la FFVL. Ces règles sont préalablement définies et appliquées de façon homogène et collégiale par l'équipe CFD, sous l'autorité du responsable de la CCPP.

3 DÉFINITION D'UN VOL CFD

Un vol CFD s'entend du décollage à l'atterrissage, **sans pause (posé) autorisée** (voir 7.1).

Les décollages peuvent se faire aussi bien à pied, qu'en treuillé ou tracté (un vol en tracté débute au moment du largage).

Ces vols doivent faire plus de 15km et être réalisés, et doit avoir au moins une balise (définie par le pilote) sur le territoire national français.

De même, pour compter dans les classements CFD de la FFVL, un vol doit avoir été déclaré avant le 31.08 et avoir été validé.

Les vols réalisés en France en compétitions ou dans le cadre de challenge type 'marche et vol' peuvent être déclarés, mais en l'indiquant dans le commentaire, et comptent alors dans le classement.

Nota : Les vols faits à l'étranger peuvent être déclarés à la CFD "pour qu'ils soient visibles" à condition que ces derniers respectent la réglementation aérienne locale (on ne vérifiera pas puisqu'on en a pas les moyens côté équipe CFD, c'est clairement de la responsabilité du pilote). Ces vols ne comptent pas pour les classements CFD.

4 PÉRIODE PRISE EN COMPTE

La saison de CFD s'étend du 1er septembre au 31 août pour permettre une annonce des résultats à la coupe Icare.

Les vols déclarés au-delà du délai réglementaire de déclaration après la date du 31 août pourront éventuellement être validés mais ne compteront pas dans les classements.

5 NOMBRE DE VOLS

Chaque pilote peut présenter autant de vols qu'il le désire, sachant que seuls les **trois** meilleurs vols de la saison (en points), déclarés au 31/08 et validés sont pris en compte pour le classement de la dite-saison.

6 TYPES DE VOLS

Pour tous les types de vol, **la distance minimale de vol prise en compte est de 15 kilomètres**, et le parcours débute par une balise de départ - nommée BD - qui n'est pas nécessairement le décollage.

En treuillé ou en tracté, la balise de départ BD sera choisie comme étant un point de survol postérieur au largage.

De même le parcours se termine par une balise d'arrivée – nommée BA - qui n'est pas nécessairement confondue avec l'atterrissage.

Il n'y a pas d'obligation d'atterrir à la balise d'arrivée. Par exemple lorsque l'on boucle un parcours en circuit fermé ou en triangle, le vol peut continuer au-delà, pour le plaisir, mais aussi pour trouver un atterrissage sûr, non lié aux contraintes du parcours.

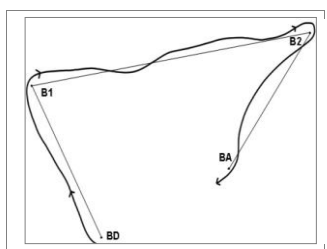
Avec une trace GPS, le calcul est fait automatiquement par le système (merci à Tom Payne et aux différents développeurs de l'outil CFD!) et calcule les points au mieux pour le pilote avec la meilleure option de circuit / positionnement des balises.

Pour les vols en circuit fermé : "Depuis la saison 2013/2014 la règle de bouclage des parcours en triangle a évolué: il est maintenant possible de boucler un vol si l'on rentre dans les **5%** de la distance totale parcourue par rapport au point de départ du circuit. La distance prise en compte est alors la distance réellement parcourue (il est donc toujours profitable de pouvoir se rapprocher au maximum du point de départ).

Toutefois cet assouplissement de la règle vient comme un élargissement mais ne se substitue pas à cette dernière: la règle des 3km de bouclage est toujours d'actualité (avec, donc, un bonus de fin de vol pour les derniers km non-parcourus).

En résumé, sur un circuit de 100km, si un pilote se pose entre 5 et 3km du point de départ de ce circuit (BD), il lui sera comptabilisé un parcours bouclé de 95 à 97km, mais s'il se pose à moins de 3km, le parcours sera comptabilisé à 100km."

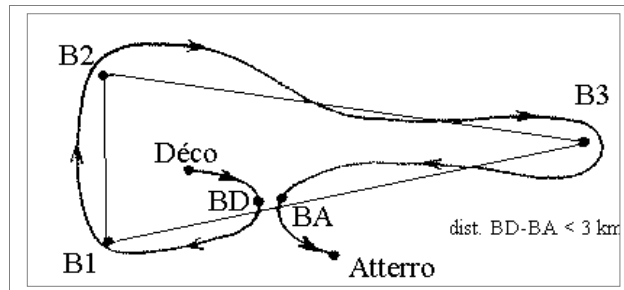
6.1 Distance libre avec deux points de contournement



La distance retenue est alors celle des trois branches BD – B1 – B2 – BA.

6.2 Le triangle plat

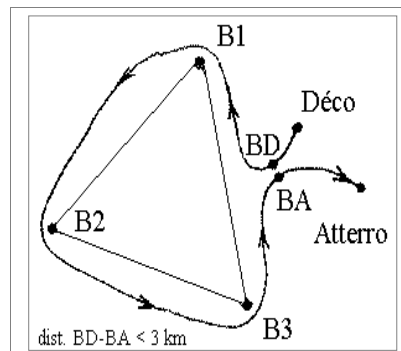
Le triangle, un circuit défini par 3 balises de contournement, points B1, B2 et B3.



La distance retenue est celle des trois branches B1 – B2 – B3.

Un « Aller-Retour » est un type de triangle plat – pas de spécificité.

6.3 Parcours en triangle FAI



Du nom de la Fédération Aéronautique Internationale, ce type de triangle étant “officiel” pour homologuer certains records.

La particularité de ce triangle est que la distance de son plus petit côté doit avoir une distance au moins égale à 28% du périmètre. Il est donc techniquement plus difficile à réaliser, d’où une valeur en points supérieure au kilomètre pour la CFD.

7 BALISES ET SECTEURS DE VIRAGE

Les balises doivent être survolées ou contournées. *Attention : la règle des cylindres de 400m utilisée en compétition pour les balises ne s’applique pas à la CFD!*

La généralisation du GPS amène la CFD à évoluer, il est fortement conseillé de donner sa trace GPS lors de la déclaration, **c’est obligatoire pour comptabiliser les vols dans le classement pour le podium et pour les vols de 50 points et plus.**

Un vol validé de plus de 50 points mais sans trace GPS acceptable sera compté pour 49.99 pts.

*Nota : * En cas de déclaration avec trace GPS, le pilote est invité à vérifier le nom des balises (proposées sur l’interface de déclaration(en effet, l’outil reprend un nom de balise déjà connue la plus proche, mais néanmoins pouvant être éloignée).*

** Si le vol est déclaré sans trace GPS, la précision demandée pour le nom de chaque balise est plus forte (voir ci-dessous).*

7.1 Vol déclaré avec une trace GPS associée

La mesure de distance du vol est optimisée en fonction de la trace GPS fournie pour déclarer la plus grande distance possible en fonction de cette trace.

L’altitude prise en compte (au niveau de la trace IGC) est celle du GPS (la référence au niveau QNH n’est pas opposable).

Les noms de balises données dans ce cas, doivent se rapprocher le plus possible des balises réelles qui ont servi pour la mesure du parcours (voir 7.2 pour ce point)..

La trace GPS de tout le vol est demandée avec au minimum **1 point par minute**. Le vol pourra être invalidé (ou compté pour 49.99 pts) en cas de doute sur un vol avec trace GPS calée avec un intervalle temps plus large ou calée en intervalle de distance.

Toutefois, dans le cas d'un problème de piles du GPS, il pourra être toléré un trou de 5 mn dans la trace, une seule fois en cours de vol, sous réserve que cela n'engage pas d'ambiguïté quant au contournement des balises du vol et au respect des zones aériennes, et à l'éloignement du sol (pour respecter la règle de non posé en cours de vol).

7.2 Vol déclaré sans trace GPS associée

Ce mode de déclaration n'est pas celui qui est préconisé.

Un vol sans trace GPS peut ne pas être validé en cas de doute.

Chaque balise de contournement, de balise de départ, ou de balise d'arrivée doit être caractéristique et suffisamment reconnaissable et soigneusement précisé à la déclaration.

Par exemple une ferme ou un bâtiment isolé en campagne, un carrefour de routes, un col, un sommet montagneux, l'église du village ou un bâtiment spécifique, une antenne ou un émetteur, etc...

Cette balise doit être localisable à 100 mètres près sur une carte au 100.000ème. Ainsi l'indication un peu floue d'un nom de village, sans préciser si la balise est l'église ou tel gros bâtiment n'est pas suffisante.

Si aucun point précis n'est disponible, il est malgré tout souvent possible de choisir un point fictif matérialisé par l'intersection d'alignements plus caractéristiques.

Cas d'un cheminement sur une crête en Aller-Retour: le point de contournement peut très bien être situé au milieu de la crête, en un point fictif défini par l'intersection avec la crête d'une ligne définie par le prolongement de l'axe de la route visible au loin dans la vallée par exemple.

Chaque balise devra être décrite sur la déclaration de vol, afin de pouvoir la localiser sans ambiguïté sur une carte, avec au choix numéro du département, nom du village le plus proche, nom du lieu-dit ou du sommet, numéro des routes en cas de balises à des carrefours, etc...

En résumé, pour déclarer vos balises, mettez-vous à la place de la personne qui va vérifier votre vol pour le mesurer et qui doit trouver les balises. Il doit pouvoir les trouver facilement.

Nota : dans le cartouche en haut à droite de la fenêtre carte de la déclaration internet : passer sur la carte IGN pour trouver plus facilement le nom des balises.

8 DÉCOMPTE DES POINTS ET COEFFICIENTS MULTIPLICATEURS

Chaque kilomètre compte pour 1 point, et la précision de mesure est de 100 mètres. Dans le cas de parcours en circuit fermé, aller-retour ou triangle, la distance kilométrique à prendre en compte est égale à la somme des longueurs des branches du circuit défini.

Selon le type de vol réalisé, divers coefficients multiplicateurs viennent affecter les points kilométriques (distance). Ces coefficients ont pour objet d'équilibrer les niveaux de difficulté des divers types de vols.

Distance libre ou avec un ou deux points de contournement : *Coefficient = 1,0*

Parcours en triangle plat ou aller-retour : *Coefficient = 1,2*

Parcours en Triangle FAI : *Coefficient = 1,4*

9 CHOIX DU CLUB POUR UNE DECLARATION CFD PARAPENTE:

Possibilité de choisir le club au moment de la déclaration: un pilote peut déclarer pendant toute la saison (du 1er septembre au 31 août) pour le club dans lequel il est licencié, ou dans un club FFVL pour lequel il est adhérent:

Le fonctionnement est le suivant:

un pilote n'a toujours que 3 vols maxi qui comptent pour les classements individuels et un vol ne peut être déclaré qu'une seule fois et ne compte que pour un seul club.

Par contre il peut déclarer différents vols en cours de saisons pour différents clubs FFVL dont il est adhérent et donc avoir des vols affectés chacun à différents clubs, chaque vol compte alors uniquement pour le club pour lequel il a été déclaré pour les classements "clubs" et "équipes de club" de ce club.

*Nota : une fois la déclaration faite pour un club, c'est **définitif**, pas question de demander à l'équipe CFD de modifier le club choisi lors de la déclaration. Il faut donc que le pilote apparaisse **préalablement** dans la liste des licenciés ou adhérents du club pour lequel il veut déclarer. Pour cela, un membre du bureau du club concerné doit avoir déclaré sur l'Intranet FFVL le pilote comme adhérent de son club préalablement à la déclaration CFD du vol par le pilote concerné ; la procédure est indiquée sur la page de déclaration des vols CFD parapente dans "Renseignements sur le vol / Club à utiliser pour le vol".*

10 CLASSEMENTS ET TITRES DÉLIVRÉS

10.1 Classements

Plusieurs classements sont établis pour chaque saison donnée à partir des vols validés au 31.08 de chaque saison, avec au plus les 3 meilleurs vols validés pour chaque pilote.

Attention, ne seront prises en compte, pour chacun des 3 premiers de chaque classement, que les 3 meilleurs vols validés avec une trace GPS ! Dans le cas contraire les pilotes seront forcément déclassés au-delà de la 3^{ème} place.

-CLASSEMENT GENERAL

C'est le classement de tous les pilotes prenant en compte les 3 meilleurs vols validés de chacun.

Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote de distance".

-CLASSEMENT FEMININ

C'est le classement de toutes les femmes, selon les mêmes règles que celles du classement général.

La pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleure pilote féminin de distance".

-CLASSEMENT ESPOIR

C'est le classement de tous les jeunes de moins de 26 ans au 31 Décembre de l'année de fin de saison CFD

Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote espoir de distance".

-CLASSEMENT VETERAN GENERAL

C'est le classement de tous les pilotes de plus de 50 ans au 1er janvier de la saison (soit au 1.1.2016 pour la saison courant du 1.9.2015 au 31.8.2016) selon les mêmes règles que celles du classement général.

Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote vétéran de distance".

-CLASSEMENT BIPLACE

C'est le classement de tous les pilotes **qualifié** pour le vol en biplace prenant en compte les 3 meilleurs vols de chacun réalisés en biplace.

Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote biplace de distance".

-CLASSEMENT CLUB

C'est le classement de tous les clubs, obtenu en additionnant les scores des 10 meilleurs pilotes de chaque club (club indiqué par le pilote au moment de sa déclaration).

Le club en tête de ce classement est sacré "Club vainqueur de la Coupe de distance".

L'année CFD étant sur 2 années de licence fédérale, il est possible qu'un pilote change de club en milieu d'année CFD (1er janvier). Dans ce cas, tous ses vols de l'année CFD compteront pour le club où il a pris sa licence au 1er janvier en cours de saison. Seuls ses vols **de groupe** resteront acquis au club avec lequel il les aura faits.

-CLASSEMENT PAR EQUIPE DE CLUB

C'est le classement de tous les clubs ayant effectué au moins 1 vol par équipe.

Ce classement est obtenu en additionnant les 10 meilleurs vols d'équipe de chaque club (en nombre de points globalement).

Le club en tête de ce classement est sacré "Club vainqueur de la Coupe de distance par équipe".

Les pilotes doivent être licenciés ou adhérents au même club et voler en parapente (solo ou biplace).

voir en annexe pour la définition et la déclaration de vol en équipe

10.2 Records

Sont aussi définis les records de France de distance CFD en individuel masculin, en individuel féminin et en biplace pour des vols validés et comptant au classement CFD selon trois catégories : distance libre, triangle plat et triangle FAI.

Le pilote concerné doit revendiquer le record auprès de la CFD en motivant sa demande.

Ils sont définis comme suit:

-RECORD DE FRANCE DE DISTANCE LIBRE CFD

Il s'agit de la plus grande distance validée parcourue en ligne droite, respectant toutes les conditions de ce règlement.

La distance retenue est celle entre les deux points les plus éloignés de la trace, calculée sur http://www.fai.org/distance_calculation/

Le pilote sera ainsi sacré "Recordman , respectivement masculin ou féminin ou biplace, de France de Distance Libre CFD".

-RECORD DE FRANCE DE DISTANCE CFD EN TRIANGLE FAI

Il s'agit de la plus grande distance validée parcourue en triangle FAI (voir 6.3), respectant toutes les conditions de ce règlement.

La distance retenue est celle calculée automatiquement par l'interface de déclaration sur la CFD.

Le pilote sera ainsi sacré "Recordman , respectivement masculin ou féminin ou biplace, de France de Distance CFD en Triangle FAI".

-RECORD DE FRANCE DE DISTANCE CFD EN TRIANGLE PLAT

Il s'agit de la plus grande distance validée parcourue en triangle plat (voir 6.2), respectant toutes les conditions de ce règlement.

La distance retenue est celle calculée automatiquement par l'interface de déclaration sur la CFD.

Le pilote sera ainsi sacré "Recordman, respectivement masculin ou féminin ou biplace, de France de Distance CFD en Triangle plat".

11 DÉCLARATIONS DE VOL - DELAIS

Chaque vol doit être déclaré **avec précision** sur le site WEB fédéral <http://www.ffvl.fr> page compétition - parapente – CFD dans les **16 jours** qui suivent le vol...

Tous renseignements complémentaires sur le vol sont facultatifs mais sont toutefois hautement appréciés. Un champ commentaire est disponible à cet effet dans le formulaire de la déclaration, il est destiné à préciser notamment les balises.

Au cours de la validation, le pilote doit répondre sous 16 jours (8 jours en fin de saison) **aux demandes de renseignements complémentaires** ou d'éclaircissement (notamment pour préciser le respect de l'espace aérien) par le ou les validateurs. En l'absence de réponse du pilote, ou si le pilote ne donne pas suffisamment d'informations au-delà de ce délai, le validateur peut invalider le vol.

En fin de saison, pour être pris en compte dans le classement, les vols doivent avoir été déclarés avant le 01.09, et les réponses aux éventuelles de question pour validation doivent avoir été apportées sous 8 jours.

12 EQUIPE DE VALIDATEURS -- ROLE

Les validateurs assurent leur rôle en équipe en tant que bénévoles en fonctions de leur possibilités et disponibilités.

Les validateurs sont recrutés sur candidature ou proposition d'un tiers, validées par la CCPP.

L'un d'entre eux assure l'animation de l'équipe et est destinataire des messages émis depuis le site internet CFD de la FFVL.

Idéalement au nombre de 6, les validateurs ne traitent pas les vols uniquement sur une région spécifique.

Le rôle de chaque validateur est de :

* valider la conformité des vols déclarés au règlement de la CFD

* arbitrer de la validité du vol sur les cas litigieux de façon objective et si nécessaire en concertation avec l'équipe de validation, afin d'assurer, autant que possible, une égalité de traitement de l'ensemble des vols

Le rôle du validateur n'est pas de faire l'analyse des espaces aériens à la place du pilote, mais de statuer sur la base de la déclaration. Le validateur est légitime à demander au pilote concerné des précisions sur un vol déclaré, à exiger éventuellement une trace GPS, et est seul juge de la qualité et de la complétude de la réponse pour valider ou non le vol en question.

Un vol sera traité au mieux de la disponibilité des validateurs, mais peut rester en attente de validation sans délai, l'objectif étant que tous les vols soient traités au 31 aout, pour autant que les pilotes aient bien répondu aux sollicitations des validateurs, dans les délais.

Un validateur n'a pas d'obligation de traitement. Il ne valide pas ses propres vols.

13 SANCTIONS

L'équipe de validation est souveraine dans ces décisions par rapport aux vols déclarés.

Les échanges entre pilotes et validateurs se doivent d'être courtois.

Tout pilote ayant un comportement inapproprié, injurieux ou ne respectant les règles de la CFD ou ses interlocuteurs peut être passible de sanctions, à l'initiative des validateurs de la CFD:

- En premier niveau: invalidation du vol sur simple décision du validateur concerné, partagée avec le reste de l'équipe de validation
- En second niveau, le pilote pourra être exclu de la CFD pour le reste de la saison en cours sur demande de l'équipe CFD, validée par la CCPP

- En troisième niveau : bannissement de la CFD par la CCPP, sur demande de l'équipe CFD

Si un pilote re-déclare un vol qui avait été invalidé ou supprimé, il s'expose à exclusion.

Dans le cas de demande par le validateur de compléments ou précisions au pilote pour son vol, si le pilote ne répond pas dans les délais, le validateur peut supprimer (ou invalider) le vol.

ANNEXE – VOL EN EQUIPE

Définition d'un vol par équipe (groupe):

Une équipe signifie au moins deux pilotes d'un même club et au plus l'effectif complet du club.

Les décollages des pilotes de l'équipe s'effectuent du même site, le premier et le dernier ne devant pas être espacés de plus d'une heure environ le même jour (deux heures pour décollage en treuil du groupe).

Le style de parcours est le même pour toute l'équipe, avec les mêmes balises ! Le parcours retenu est celui du pilote ayant fait la distance la plus courte sur le parcours commun, avec les mêmes balises.

Par exemple un vol d'équipe en distance libre avec un pilote qui pose après 70km, un autre après 90km et un 3ème après 100km, sur un parcours commun avec les mêmes balises, la déclaration peut être faite de plusieurs manières :

- Soit un vol de groupe à 3 pilotes de 70km
- Soit un vol de groupe à 2 pilotes de 90km et une déclaration individuelle de 70 km
- Soit 3 déclarations individuelles et pas de déclaration de groupe.

Seul compte pour le calcul des points les déclarations de groupes (le vol ne peut pas être déclaré en double). Ce calcul des points s'effectue en multipliant la valeur du vol par le nombre de pilotes qui l'ont effectivement parcouru.

*Exemple: 3 pilotes font une distance de 70 km, total = $70 \times 3 = 210$ pts
5 pilotes font un triangle de 25 km = $25 \times 5 \times$ coefficient 1,2 = 150 pts*

Déclaration d'un vol par équipe (groupe) :

Les membres de l'équipe doivent décider entre eux de la personne qui fera la déclaration pour le groupe (ceci afin d'éviter les déclarations multiples, chacun le faisant de son côté pour tous les autres). **Ainsi une seule personne fait les déclarations et rassemble préalablement à la déclaration** toutes les traces GPS, si nécessaire. Chaque pilote de l'équipe accepte alors implicitement que sa déclaration de vol soit faite par la personne désignée et intégrée au vol de groupe, la validation finale étant faite par le déclarant pour chacun.

La déclaration doit être basée au moment de la déclaration de façon claire sur la partie commune du vol le plus court au sein de l'équipe et comporter naturellement les mêmes indications pour chaque vol de l'équipe.

La trace est obligatoire pour TOUS les pilotes d'un vol de groupe supérieur à 50 points, s'il manque une ou des traces, le(s) vol(s) sans trace GPS sera(ont) retiré(s) du vol de groupe.

Remarque : Tout vol déclaré en équipe compte également et directement pour le classement individuel de chaque pilote dans sa catégorie, individuel femme, individuel homme, biplace, club, etc... sans déclaration complémentaire