



CFD Parapente

RÈGLEMENT 2014 - 2015

La CFD (Coupe Fédérale de Distance) est un challenge interne à la FFVL pour le vol de distance (« cross »).

À partir de la saison 2014-2015, les vols CFD ne comptent plus pour le Classement Permanent.

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 (règles du 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 : en particulier pour les zones inactives ou autorisation obtenue auprès du contrôle aérien, respect de survol de réserves naturelles...



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 qui est dans la ZIT de Grenoble, décollage de la Séranne qui est en bordure de la TMA de Montpellier, toute autre TMA (par exemple Clermont-Ferrand), les réserves naturelles, par exemple autour de Chamonix...).

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

Pour la validation des vols, l'équipe de la CFD s'efforce de tenir compte de façon équitable des contraintes liées à la technologie de la précision des outils de contrôle actuellement disponibles, des règles du vol à vue, du respect des différentes réglementations et de l'esprit de la CFD.

Pour tenir compte des contraintes liées à la technologie et aux outils de contrôle et à certains usages admis, 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 identique et collégiale par l'équipe CFD, sous l'autorité du responsable de la CCP.

3. DÉFINITION D'UN VOL CFD

Un vol CFD s'entend du décollage à l'atterrissage, **sans pause autorisée**.

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

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

Pour compter dans les classements CFD de la FFVL, un vol doit avoir été déclaré avant le 31 août et avoir été validé.

Nota : les vols faits à l'étranger peuvent être déclarés à la CFD « pour l'honneur ; pour qu'ils soient visibles » à condition que ces derniers respectent la réglementation aérienne locale (on ne vérifiera pas puisqu'on n'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 1^{er} 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 (hors compétition), sachant que seuls les **trois** meilleurs vols de la saison (en points), déclarés au 31 août et validés sont pris en compte pour le classement de ladite saison.

6. TYPES DE VOLS

La distance minimale de vol prise en compte est de 15 kilomètres, et hors compétition.

Pour tous les types de vol, 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.

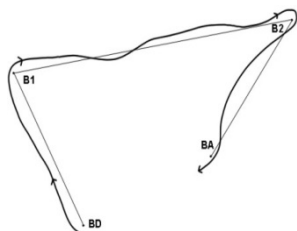
Avec une trace GPS, le calcul est fait automatiquement par le système (merci à Tom Payne !) et calcule les points au mieux pour le pilote avec la meilleure option de circuit / positionnement des balises.

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

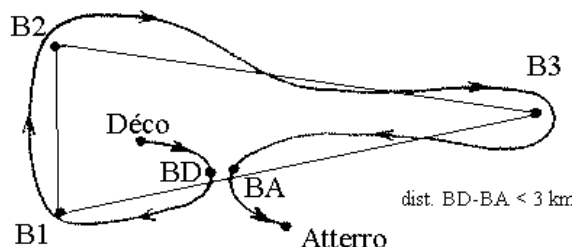
6.1 Distance libre avec deux points de contournement



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

6.2 Le triangle plat

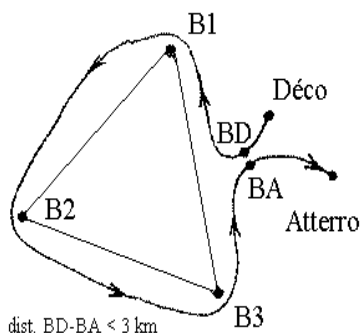
Le triangle : un circuit défini par trois balises de contournement, points B1, B2 et B3.



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 400 m 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 sans trace GPS de plus de 50 points sera compté pour 49,99 points.

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.

Les noms de balises donnés dans ce cas doivent se rapprocher le plus possible des balises réelles qui ont servi pour la mesure du parcours.

La trace GPS de tout le vol est demandée avec au minimum **1 point par minute**. Toutefois, dans le cas d'un problème de piles, il pourra être toléré un trou de 5 mn dans la trace sous réserve que cela n'engage pas d'ambiguïté quant au contournement des balises du vol et au respect des zones aériennes.

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

7.2 Vol déclaré sans trace GPS associée

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

Tout point caractéristique et suffisamment reconnaissable peut servir de balise de contournement, de balise de départ, ou de balise d'arrivée.

Exemples : 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 100 000^e. 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, 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 à prendre en compte est égale au périmètre du circuit défini.

Selon le type de vol réalisé, divers coefficients multiplicateurs viennent affecter les points kilométriques. 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 DÉCLARATION CFD PARAPENTE :

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

Le fonctionnement est le suivant : un pilote n'a toujours que trois 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 saison 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 ».

*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

Plusieurs classements sont établis pour la saison donnée à partir des vols validés au 31 août.

Attention, ne seront pris en compte, pour chacun des trois premiers de chaque classement, que les trois meilleurs vols validés avec une trace GPS !

Dans le cas contraire, les pilotes seront déclassés au-delà de la 3^e place.

- CLASSEMENT GÉNÉRAL

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

Le pilote en tête de ce classement est sacré « meilleur pilote de distance ».

- CLASSEMENT FÉMININ

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

La pilote en tête de ce classement est sacrée « meilleure pilote féminine 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 BIPLACE

C'est le classement de tous les pilotes prenant en compte les trois 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 dix 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 à cheval sur deux années de licence fédérale, il est possible qu'un pilote change de club en milieu d'année CFD (1^{er} janvier). Dans ce cas, tous ses vols de l'année CFD compteront pour le club où il a pris sa licence au 1^{er} janvier en cours de saison. Seuls ses vols de **groupe** resteront acquis au club avec lequel il les aura faits.

- CLASSEMENT PAR ÉQUIPE DE CLUB

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

Ce classement est obtenu en additionnant les dix 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).

Définition d'un vol par équipe :

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.

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 70 km, un autre après 90 km et un 3^e après 100 km, sur un parcours commun avec les mêmes balises, la déclaration peut être faite de plusieurs manières :

- soit un vol de groupe à trois pilotes de 70 km ;
- soit un vol de groupe à deux pilotes de 90 km et une déclaration individuelle de 70 km ;
- soit trois déclarations individuelles et pas de déclaration de groupe.

Seules comptent 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.

Exemples : trois pilotes font une distance de 70 km, total = $70 \times 3 = 210$ points ;

Cinq pilotes font un triangle de 25 km = $25 \times 5 \times$ coefficient 1,2 = 150 points.



Déclaration d'un vol par équipe :

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) trace(s), le vol de groupe sera cassé pour le (ou les) pilote(s) qui n'ont pas fourni de trace.

Remarque : tout vol déclaré en équipe compte également pour le classement individuel de chaque pilote dans sa catégorie, individuel femme, individuel homme, biplace, club, etc.

11. DÉCLARATIONS DE VOL - DÉLAIS

Chaque vol doit être déclaré **avec précision** sur le site Internet 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 23 jours aux demandes de renseignements complémentaires (notamment pour préciser le respect de l'espace aérien) par le (ou les) validateur(s).

En l'absence de réponse du pilote, 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 1^{er} septembre.

12. ÉQUIPE DE VALIDATEURS - RÔLE

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

* idéalement au nombre de six, les validateurs ne traitent pas les vols uniquement sur une région spécifique ;

* ils sont recrutés sur candidature ou proposition d'un tiers, validée par la CCP ;

* 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 (adresse : cfd.parapente@ffvl.fr).



Le rôle de chaque valideur 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 valideur 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 valideur 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 valideur n'a pas d'obligation de traitement. Il ne valide pas ses propres vols.

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

13. SANCTIONS

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

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

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

- en premier niveau : invalidation du vol sur simple décision du valideur 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 CCP ;
- en troisième niveau : bannissement de la CFD par la CCP, sur demande de l'équipe CFD.

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

Dans le cas de demande de compléments ou d'éclaircissement par le valideur, si le pilote ne répond pas sous 23 jours ou ne donne pas suffisamment d'informations, le valideur peut décider seul de supprimer le vol en précisant cette raison.