

CFD Parapente

RÈGLEMENT 2020 / 2021

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

Les principales évolutions sont :

- * délai de déclaration et réponse aux questions du valideur à 10j (15j auparavant)
- * intervalle d'enregistrement du GPS au plus à 10s (1/2 minute auparavant)
- * vol de groupe en classement « Equipe »: prise en compte pour le classement uniquement des vols avec trace GPS (mais toujours possible d'y associer des vols sans trace GPS, qui ne seront donc pas pris en compte pour le score).
- * explicitation des règles pour les zones aériennes activables à tout moment.
- * formalisation des modalités de réclamation et recours.
- * autonomisation de la CFD « marche et vol » (avec site intranet et règlement spécifiques).

Pour mémoire :

1/ Les classements d'équipe et de club est basés sur 10 pilotes.

2/ Le classement 'biplace ' ne fait pas la différence entre types d'ailes. Le pilote doit être qualifié FFVL pour le biplace (et avoir la licence dédiée).

3/ Les principaux changements récents étaient les suivants :

- Le vol en bord de mer faisait l'objet d'un classement spécifique, séparé du classement Plaine. Désormais, il est séparé de tous les classements régionaux.
- Le seuil de déclaration est à 15 points (au lieu de 15 km) – mais tous les vols peuvent être déclarés (ceux plus courts ne sont alors donc pas validés et ne comptent pas en classements).
- il est possible de déclarer un vol réalisé en compétition, sans prise en compte dans le classement des vols en CFD.

4/ Suite à l'enquête réalisée au printemps 2017, la principale évolution a été la suivante :

- classements établis sur la base des 3 meilleurs vols à partir d'au moins deux décos différents (distants entre eux d'au moins 2 km - selon la trace GPS avec point au sol)

- Dans la déclaration, un champ a été ajouté pour mettre des commentaires sur les conditions de vol.

5/ Pour tous les pilotes, la déclaration est faite uniquement par internet, au plus tard 10j après le vol.

6/ La trace GPS est obligatoire pour les vols de plus de 50 points ; sans trace GPS associée, le vol est scoré à 49,99 points.

La trace GPS complète 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.

Un vol déclaré avec trace incomplète, ou avec posé, ou avec un ou plusieurs « trous » dont la durée cumulée dépasse 5 minutes ne peut pas être validé entièrement ; le segment de vol le plus grand est alors utilisé en référence pour la validation.

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.

La CFD 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 REGLEMENTATION AERIENNE

La réglementation aérienne VFR s'applique à la CFD parapente. S'entend par réglementation aérienne, toutes dispositions réglementaires en vigueur définissant les possibilités ou impossibilités de vol en PUL dans le volume au-dessus du sol au moment du vol (date, heure). Les sources sont multiples et doivent être consultées par les pilotes pour préparer leur vol et remplir leur déclaration : AIP, SUP AIP, Notam (consultables sur le site du SIA) ; carte OACI (consultable sur Géoportail) ; protocoles, arrêtés et accords spécifiques (généralement disponibles sur le site de la FFVL) ; ...

Les distances règlementaires aux nuages (règles de 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, quel que soit son vol, (dans la case commentaire, prévue entre autres à cet effet), les informations concernant les zones aériennes traversées ou évitées en citant convenablement les zones aériennes concernées et en précisant le respect de leurs contraintes. Aussi, il ne suffit PAS d'indiquer un moyen (du type : « alarme pour les zones sur mon GPS »).

Un tutoriel à ce sujet a été élaboré et publié : <https://parapente.ffvl.fr/cfd/aide-a-la-declaration-cfd>

En particulier, les démarches effectuées avant le vol ou pendant auprès du contrôle aérien pour vérifier l'inactivité de zones sur le parcours ou obtenir une autorisation de transit doivent être explicitement mentionnées.

Concernant les zones activables à tout moment (en particulier H24), les autorités compétentes doivent être contactées préalablement et sont seules à même de définir les conditions de passage éventuel, ou de non-passage. Si une veille ou un contact est requis pour le vol, l'usage de tout moyen de communication accepté par le contrôle est autorisé et doit être mis en œuvre par le pilote.

Chaque pilote doit lui-même préciser dans sa déclaration les consignes qui avaient été données par le contrôle et les conditions exactes qui étaient requises pour traverser la zone. Il doit bien entendu indiquer explicitement de quelle manière il les a respectées. Le non-respect de l'ensemble des instructions définies par l'autorité de contrôle entraînera l'invalidation du vol. En cas de fermeture du contrôle, il est permis au pilote de s'assurer de l'inactivité d'une zone avant d'y pénétrer par simple déclenchement du répondeur automatique, et en le rapportant dans sa déclaration de vol.

Toute "autorisation" obtenue APRES le vol ne sera pas acceptée.

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

Il n'y a aucune tolérance pour toutes les zones qualifiées "d'interdites" telles que définies dans l'ENR 5.1 de l'AIP en vigueur – c'est au pilote de prendre des marges suffisantes pour éviter toute pénétration (si un seul point GPS de la trace IGC apparaît dans la zone, le vol sera invalidé). Aussi pour certaines zones naturelles protégées (par ex. réserve intégrale).

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 en bordure de la TMA de Montpellier, tout autre TMA (par exemple Puy-de-Dôme ou vol à proximité des zones de Genève), Octeville, les réserves naturelles et Parcs, par exemple autour de Chamonix, les vols vers le nord depuis le 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. Ainsi, les niveaux de vol (FL) sont convertis en altitudes fixes : FL65=1981m, FL85=2591m, etc. La référence au QNH du jour n'est pas opposable (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 CCP.

3 DÉFINITION D'UN VOL CFD

Un vol CFD s'entend du décollage à l'atterrissage sans posé.

Les décollages peuvent se faire aussi bien à pied, qu'en treuillé ou tracté. En biplace, le pilote doit voir la qualification FFVL 'biplace'.

Pour être compté, un vol doit faire plus de 15 points, selon le calcul du règlement, et doit avoir au moins une balise (définie par le pilote) sur le territoire national français. De même, pour compter dans les classements de la saison CFD de la FFVL, un vol doit avoir été déclaré avant le 31.08 (tolérance au 01.09) et avoir été validé.

Les vols réalisés en France en compétitions peuvent être déclarés, mais ne comptent pas dans les classements : le pilote doit clairement indiquer au moment de la déclaration, en cochant la case spécifique, que son vol a été réalisé en compétition ou en challenge, sous peine de sanction.

Les vols faits à l'étranger ou ceux de moins de 15 points peuvent être déclarés à la CFD à condition que ces derniers respectent la réglementation aérienne locale. Ces vols ne sont pas vérifiés et ne comptent pas pour les classements CFD.

Dans le cas d'un parcours avec partie marchée, le vol ne peut être déclaré et compté en CFD qu'à partir d'une trace GPS 'vol' originale spécifique (partie marchée ne figurant pas sur la trace GPS, et la trace ne comportant donc que du vol, sans posé intermédiaire). Sinon le parcours est à déclarer en CFD « marche et vol » sur le site dédié et dans le cadre du challenge spécifique.

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 réalisés avant le 31 août mais déclarés après la date du 31 août (tolérance au 01.09) pourront éventuellement être validés, mais SANS compter dans les classements pour la saison concernée.

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, à partir d'au moins deux décollages différents (distant entre eux de plus de 2 km, selon la trace GPS avec point au sol) sont pris en compte pour le classement de la dite-saison.

La contrainte des deux décollages différents ne compte pas pour le classement par équipe.

6 TYPES DE VOLS

Pour tous les types de vol, la distance minimale de vol prise en compte est de 15 points selon les règles, 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.

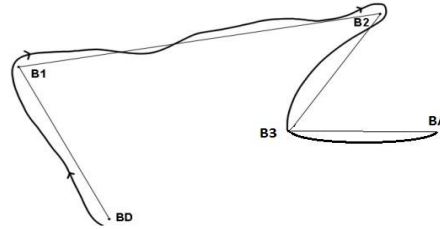
Avec une trace GPS, le calcul est fait automatiquement par le système (merci à Tom Payne et aux différents développeurs de l'outil CFD !) et calcule les points au mieux pour le pilote avec la meilleure option de circuit / positionnement des balises.

Règle de bouclage : Pour les vols en circuit fermé, au-delà de la contrainte d'une distance maxi de 3 km entre BA et BD, 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 trois points de contournement

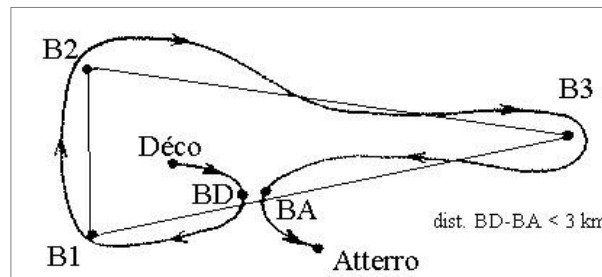
La distance retenue est alors celle des quatre branches BD – B1 – B2 – B3 – BA, suivant le schéma ci-après :



6.2 Le triangle plat

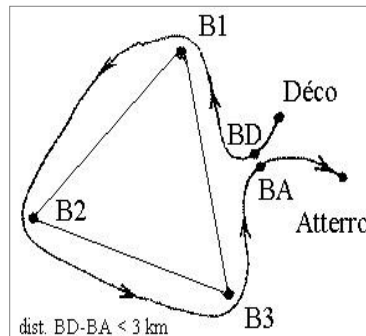
Le triangle, un circuit défini par 3 balises de contournement, points B1, B2 et B3.

La distance retenue est celle des trois branches B1 – B2 – B3 (voir schéma ci-après). 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.



ou distance BD-BA < 5%

7 BALISES ET SECTEURS DE VIRAGE

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

Avec la généralisation du GPS, il est fortement conseillé de faire sa déclaration à partir de la trace GPS, c'est obligatoire pour comptabiliser les vols dans le classement pour le podium et pour les vols de 50 points et plus.

Un vol sans trace GPS acceptable et potentiellement validable à de plus de 50 points sera compté pour 49,99 pts.

Nota : * Pour les noms de balise, atterro et déco ; afin de ne pas nuire à la qualité de la base de données des balises de la CFD, il est demandé aux pilotes de ne mettre QUE des noms géographiques et/ou topographiques SANS commentaire spécifique (du type : 'chez maman', 'merci à Jules pour la récup', 'avec vent fort', 'avant la pluie', ...). Les pilotes n'ayant pas renseigné correctement les balises seront sollicités pour faire la correction.

* 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 assez 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 le plus grand score possible en fonction de cette trace et des coefficients associés aux types de vols.

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, sans commentaire (voir ci-dessus).

La trace GPS de tout le vol est demandée avec au minimum 1 point enregistré par 10 secondes. 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.

Un vol déclaré avec trace incomplète, avec un ou plusieurs « trous » dont la durée cumulée dépasse 5 minutes ne peut pas être validé entièrement ; seul le segment le plus grand validable sera pris en compte, selon les termes du règlement (ceci sous réserve que cela n'engage pas d'ambiguïté quant au contournement des balises du vol et au respect des zones aériennes concernées, 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 la 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, sans commentaire non géographique ou topographique.

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, avec trois points de contournement : Coefficient = 1,0
- * Parcours en triangle plat : Coefficient = 1,2
- * Parcours en Triangle FAI : Coefficient = 1,4

9 CHOIX DU CLUB POUR UNE DECLARATION CFD PARAPENTE :

Un vol ne peut être déclaré qu'une seule fois et ne compte que pour un seul club.

Le 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. Il doit choisir au moment de sa déclaration.

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, sachant aussi qu'un pilote n'a toujours que 3 vols maxi qui comptent pour les classements individuels (quel que soit le 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 généraux sont établis par saison à partir des vols jusqu'au 31.08 validés de chaque saison, avec la même règle pour chaque classement : pour chaque pilote comptent au plus les 3 meilleurs vols validés avec une trace GPS et à partir d'au moins deux décollages différents (distant de plus de 2 km). Ainsi, si un pilote fait tous ces vols à partir du même déco, alors seuls ses deux meilleurs vols seront pris en compte.

Les vols en biplace ne sont pas comptés dans les classements individuels.

-CLASSEMENT GENERAL

C'est le classement de tous les pilotes prenant en compte les 3 meilleurs vols validés (hors biplace) de chacun et à partir d'au moins deux décollages différents (distant de plus de 2 km).

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 féminine de distance".

-CLASSEMENT ESPOIR

C'est le classement de tous les jeunes de moins de 26 ans au 31.12 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 en cours, 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 qualifiés 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 individuels par pilote, sur trois vols, avec deux décollages différents (selon la trace GPS avec point a sol), 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 (groupe). Ce classement est obtenu en additionnant les 10 meilleurs vols d'équipe de chaque club avec trace GPS (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 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

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 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 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".

- 10.3 Autres classements La base de données CFD des vols d'une saison permet aussi d'établir différents classements internes non officiels, par exemple selon le type d'aile (loisir, ...) ou si le pilote est nouveau (rookie), ou par région (dont spécifiquement pour le bord de mer).

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 10 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 et les conditions particulières.

Au cours de la validation, le pilote doit répondre sous 10 jours (4 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 alors avoir été apportées sous 4 jours.

12 EQUIPE DE VALIDATEURS - ROLE

Chaque 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.

Idéalement au nombre de 5, 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 CCP.

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,

Il peut aussi éventuellement consulter ses collègues de l'équipe et / ou tout autre expert, dans les cas problématiques ou litigieux.

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 faite par le pilote. Le valideur est ainsi 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 traite pas les vols uniquement sur une région donnée. Il ne valide pas ses propres vols.

L'un d'entre eux assure l'animation de l'équipe ('responsable CFD') et est destinataire des messages émis depuis le site internet CFD de la FFVL, il est le correspondant de la CCP pour la CFD parapente.

13 RECOURS SUR LE TRAITEMENT D'UN VOL

Un licencié FFVL peut faire une réclamation sur le traitement d'un vol (le sien ou celui d'un autre pilote) en envoyant sa requête par mail à l'adresse cfd.parapente@ffvl.fr, au plus tard dans les 10 jours après traitement du vol (validation ou invalidation) par l'équipe CFD.

Le message doit avoir un intitulé clair, et indiquer précisément de quel vol il s'agit (date du vol, pilote, déco,). La requête doit être clairement formulée et étayée.

Cette requête sera traitée par le responsable de l'équipe CFD et un vote sera fait au sein de l'équipe de validation, avec un poids double pour la voix du responsable en cas d'égalité. Une réponse sera faite au plaignant par message, sous 10 jours, et en laissant aussi une notification à ce sujet dans la page du vol concerné - partie « explication pédagogique » (publique).

La même personne peut contester la décision prise, en deuxième niveau (recours), de façon motivée via le module de contact <https://federation.ffvl.fr/contact>, et en faisant référence à sa première requête. Dans un tel cas, le sujet sera remonté à un jury d'appel composé :

- du Président de la commission compétition parapente,
- du responsable de la CFD,
- d'un membre choisi par le Président de la CCP et le responsable de la CFD parmi les ex-validateurs de la CFD.

Ce jury ne pourra cependant revenir sur une décision concernant les infractions aux espaces aériens rendue par le jury de premier recours. Ce jury d'appel statuera sous 10 jours.

14 SANCTIONS

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

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

Tout pilote ayant un comportement inapproprié, injurieux (éventuellement sur les réseaux sociaux) ou ne respectant les règles de la CFD ou ses interlocuteurs peut être passible de sanctions, à l'initiative des validateurs de la CFD (sous la responsabilité du responsable de l'équipe CFD) :

- première fois : invalidation du vol sur simple décision du validateur concerné, en concertation avec le reste de l'équipe de validation
- seconde fois, le pilote pourra être exclu de la CFD pour le reste de la saison en cours, sur demande de l'équipe CFD, via le responsable de l'équipe CFD, validée par la CCPP
- ultérieurement : bannissement de la CFD par la CCP, sur demande de l'équipe CFD.

Si un pilote re-déclare un vol qui avait été invalidé ou supprimé, il s'expose à exclusion. De même en cas d'infractions répétées des réglementations.

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 invalider (ou supprimer) le vol en question.

ANNEXE – VOL EN EQUIPE (GROUPE)

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).

Le style de parcours est le même pour toute l'équipe, avec les mêmes balises !

Par exemple,

* en vol à 3 sur une crête, si un pilote va un peu plus loin que les deux autres et revient vers le point de contournement des 2 autres pilotes, c'est ce point commun aux 3 pilotes qui compte comme balise.

*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 = $25 \times 5 \times \text{coefficient } 1,2 = 150$ pts

Déclaration d'un vol par équipe (groupe) :

Les membres de l'équipe doivent en premier lieu 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. Le mode de déclaration du parcours en 'manuel' permet d'ajuster les balises du parcours en les calant sur le parcours commun (sans marge).

L'exigence d'une trace pour tous les pilotes reste aussi valable dans ou à proximité de zones réglementées ou pour un vol supérieur à 50 points.

Ne sont comptabilisés dans le classement « Equipe » en score d'un vol de Groupe, que les vols ayant une trace GPS (quel que soit le nombre de points du vol). Si un pilote n'a pas de trace GPS, son vol peut être associé par le déclarant dans le vol de groupe, mais alors le vol sans trace n'est pas pris en compte dans le classement « Equipe ».

Remarques :

* Tout vol déclaré en équipe est aussi directement intégré comme déclaration individuelle pour chaque pilote SANS autre déclaration complémentaire. La prise en compte pour classement dans la catégorie concernée (individuel femme, individuel homme, biplace, club, etc...) est conditionnée par la validation du vol en question.

* la contrainte d'avoir deux décollages différents ne compte pas pour le classement par équipe.