



Fédération Française de Vol Libre
Delta • Parapente • Cerf-Volant • Kite • Boomerang

Règlement de la Coupe Fédérale de Distance Marche et Vol 2020-2021

*Ce règlement est celui de la première saison d'une nouvelle forme de challenge de la FFVL. Nous avons essayé de faire au mieux, mais il est clair qu'il devra être amélioré. Nous comptons donc sur l'indulgence des pilotes et sur les propositions d'améliorations qu'ils voudront bien nous faire sur l'adresse suivante : remarques.cfdmv@ffvl.fr. Le cas échéant, nous ferons une mise-à-jour mineure du règlement le 1/1/2021. Bien entendu, les parcours seront validés en accord avec le règlement en vigueur au moment où ils ont été effectués.
Avant tout, faites-vous plaisir !*

La Coupe Fédérale de Distance Marche et Vol (CFD MV) est un challenge de la FFVL qui permet de déclarer et de classer des parcours continus effectués en partie en marche et en partie en vol. C'est l'analogue de la CFD pour une pratique de Marche et Vol.

Le premier chapitre décrit les spécificités de la CFD MV par rapport à la CFD vol. Cependant, les chapitres suivants comportent quelques différences avec la CFD Vol, par exemple la disparition des références au treuil ou la disparition de la règle des 2 décollages.

Les règles sur le respect des Espaces Aériens sont exactement les mêmes que dans la CFD Vol.

1 SCORING

Ce chapitre regroupe essentiellement les caractéristiques de la CFD MV par rapport à la CFD Vol.

On appellera un "**parcours**" l'ensemble des marches et des vols, pourvu que la trace soit continue, sur une journée. Ultérieurement, nous envisagerons l'opportunité de faire une catégorie distincte pour un parcours s'étalant sur plusieurs journées. Un parcours comprend au moins une montée à pied de plus de 300m de dénivelé positif cumulé et au moins un vol de plus de 500 m en dl3 horizontal. Il est matérialisé par une trace GPS en igc qui est l'enregistrement continu des marches et des vols de la journée. On peut faire plusieurs parcours dans la même journée, mais ils seront déclarés séparément si la trace n'est pas continue. Les matériels utilisés en marche et en vol doivent être transportés par le pilote pendant les 2 phases.

Une **phase** regroupe les performances, soit de la ou des marches, soit du ou des vols. Il n'y a donc qu'une phase de marche et une phase de vol dans un parcours, et tout autre moyen de déplacement à l'intérieur d'un parcours est interdit. Les phases de marches et de vols peuvent chacune contenir plusieurs marches ou plusieurs vols faits à des moments différents de la journée. Chaque marche cumule des points verticaux (D+) et des points horizontaux (Dh). Les



points D+ représentent le cumul des dénivelés positifs de la journée, et les points Dh sont décomptés avec 3 points de contournement. La phase de vol ne compte que des points vols.

Pour résumer :

Un parcours MV est composé d'une phase de marche et d'une phase de vol.

La phase de marche est composée de toutes les marches du parcours.

La phase de vol est composée de tous les vols du parcours.

Une marche donne lieu à des points Dh (marche horizontale, calculée en dl3) et des points D+ (cumul des dénivelés positifs).

Un vol donne lieu à des points vol calculés en dl3.

Barème : le barème indique les points donnés par la marche et le vol.

Pour la marche : D+ à 0,08 point le mètre de dénivelé positif, et Dh donnant 2 points par km parcouru horizontalement

Pour le vol : un point par km parcouru entre le décollage et l'atterrissage.

Le barème pourra évoluer chaque année pour mieux rendre compte de l'importance des phases.

Le **score initial** d'un parcours est constitué de la somme des points des vols et des points des marches.

Le **bonus d'équilibre** est proportionnel à l'équilibre entre les 2 phases, pour ne pas avoir des parcours trop déséquilibrés entre celles-ci. Il croît entre 0/100 jusqu'à 40/60 et plafonne au-delà. Il est égal au montant des points de la phase la plus faible et plafonne donc à 40% des points du score initial. Le bonus accordé pour un équilibre 50/50 est donc le même que celui accordé pour un équilibre 40/60.

Par exemple, pour des parcours faisant à chaque fois 100 pts au total du score initial (phase marche + phase vol), le bonus d'équilibrage pour les différentes proportions entre phases sera :

20% 80% : 20% total 120 pts

30% 70% : 30 % total 130 pts

40% 60% : 40 % total 140 pts

45% 65% : 40% total 140 pts

50% 50% : 40% total 140 pts.

Ainsi, on incite les participants à ne pas avoir une phase trop faible, sans pour autant leur demander d'avoir exactement 50/50, ce qui n'aurait pas de sens d'un point de vue sportif.

Le **coefficient CFD** est comme pour la CFD classique un coefficient multiplicateur selon le parcours total effectué : 1 pour un parcours dl3 (3 pts de contournement), 1,2 pour un triangle plat, 1,4 pour un triangle FAI. Le parcours pris en considération correspond à l'ensemble de la trace. Si l'ensemble de la trace ne permet pas de faire un triangle alors qu'il aurait été plus intéressant pour le pilote de ne présenter qu'une partie du parcours total qui



serait bouclé, c'est au pilote de déclarer uniquement cette partie de trace car l'algorithme regardera toujours le bouclage en vertu du premier et du dernier point de la trace. Cette partie du parcours devra toujours respecter les contraintes minimales ($D+ > 300m$, vol $> 500m$). Les règles de bouclage sont les mêmes que celles de la CFD Vol (premier et dernier point séparés par moins de 5% du parcours total).

Le **score équilibré** d'un parcours est la somme du score initial et du bonus d'équilibre.

Le **score final** d'un parcours est le score équilibré corrigé par le coefficient CFD.

2 CONDITIONS DE PARTICIPATION

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

Une trace GPS doit être fournie pour tous les parcours.

3 REGLEMENTATION AERIENNE

La réglementation aérienne VFR s'applique à la CFD MV. 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 parcours, quel que soit 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.

Aussi, il ne suffit PAS d'indiquer un moyen (du type : « alarme pour les zones sur mon GPS »). Un commentaire jugé insuffisant pour démontrer le respect de la réglementation aérienne pourra être source d'invalidation du parcours, 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" **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.

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 parcours pourra ne pas être validé.

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

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).

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.

4 DÉFINITION D'UN PARCOURS CFD M&V

En biplace, le pilote doit avoir la qualification 'biplace'. Il n'y a pas de classement biplace pour cette saison.

Le parcours doit commencer au plus tôt 1 heure avant le début du jour aéronautique et finir au plus tard 1h après la fin du jour aéronautique. Ces marges sont données pour la marche, les vols eux-mêmes sont régis par les règles de l'air et ont lieu durant le jour aéronautique.

Pour être compté, un parcours doit avoir **au moins un passage sur le territoire national français**. De même, pour compter dans les classements de la saison CFD MV de la FFVL, un parcours doit avoir été déclaré avant le 3/09 et avoir été validé.

Les parcours réalisés en France en compétition ou en challenge type 'Marche et Vol' peuvent être déclarés : néanmoins le pilote doit clairement indiquer au moment de la déclaration, *en cochant la case spécifique*, que son parcours a été réalisé en compétition ou en challenge, sous peine de sanction. Il est possible que dans les saisons suivantes, ces vols ne comptent pas dans les classements.



Les parcours faits à l'étranger peuvent être déclarés à la CFD MV à condition que ces derniers respectent la réglementation aérienne locale. Ces parcours ne sont pas vérifiés et ne comptent pas pour les classements CFD MV.

5 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 parcours réalisés avant le 31 août mais déclarés après le 3 septembre pourront éventuellement être validés, mais sans compter dans les classements.

6 NOMBRE DE PARCOURS

Chaque pilote peut présenter autant de parcours qu'il le désire, sachant que seuls les trois meilleurs parcours de la saison (en points), déclarés au 3/09 et validés, sont pris en compte pour le classement de la dite-saison.

7 TYPES DE PARCOURS

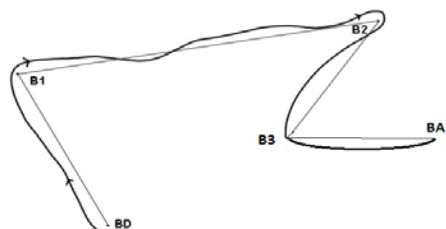
Le parcours débute par une balise de départ - nommée BD - qui est le premier point de la trace et se termine par une balise d'arrivée – nommée BA - qui est le dernier point de la trace.

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. Ou bien le pilote peut retourner jusqu'à sa voiture à pied. Dans ce cas, le pilote devra effacer la fin de sa trace pour que l'algorithme fasse le calcul du parcours bouclé sur l'intégralité de la trace déclarée. Si le parcours n'est pas bouclé, la question ne se pose pas, il sera calculé en D13 sur l'intégralité de la trace.

Pour les parcours en **circuit fermé**, il est possible de boucler un parcours 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 toujours la distance réellement parcourue (il est donc toujours profitable de pouvoir se rapprocher au maximum du point de départ). *En résumé, sur un circuit de 100km, si un pilote arrive entre 5 et 0km du point de départ de ce circuit (BD), il lui sera comptabilisé un parcours bouclé de 95 à 100km.*

7.1 Distance libre avec trois points de contournement

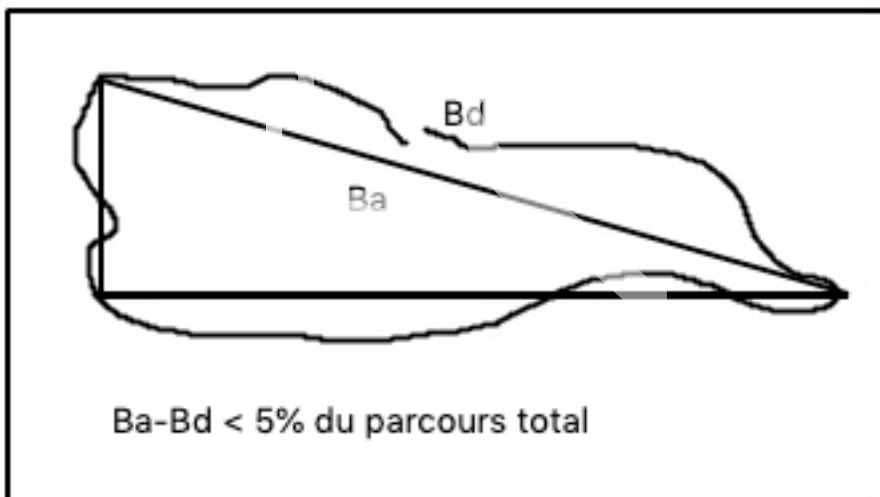
Le parcours retenu est alors celui des quatre branches BD – B1 – B2 – B3 – BA.



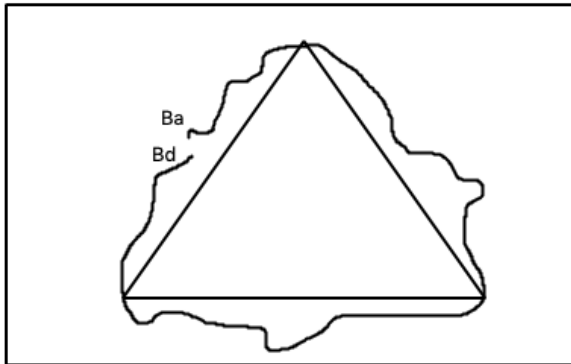
7.2 Le triangle plat

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



Avec distance BD-BA < 5%

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.

8 BALISES ET TRACE DU PARCOURS

Une balise est un point GPS qui sera utilisé par l'algorithme pour déterminer le meilleur score du parcours : dl3, triangle plat ou triangle FAI. Dans le cas des triangles, ce sont les sommets des triangles.

Avec la généralisation du GPS, il est obligatoire de faire sa déclaration à partir de la trace GPS.

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

La trace GPS de tout le parcours est demandée avec au minimum **1 point enregistré par 1/2 minute**. Le parcours pourra être invalidé en cas de doute sur un parcours avec trace GPS calée avec un intervalle temps plus large ou calée en intervalle de distance.

Un parcours déclaré avec trace incomplète, avec un ou plusieurs « trous » dont la durée cumulée dépasse 5 minutes ne peut pas être validé entièrement ; le segment avec la trace complète la plus grande peut être pris en compte pour la validation ; ceci sous réserve que cela n'engage pas d'ambiguïté quant au contournement des balises du parcours et au respect des zones aériennes concernées.



9 DÉCOMPTÉ DES POINTS ET COEFFICIENTS MULTIPLICATEURS

Voir 1.

Selon le type de parcours 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 parcours.

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

10 CHOIX DU CLUB POUR UNE DECLARATION CFD MV

Un parcours 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 parcours en cours de saisons pour différents clubs FFVL dont il est adhérent et donc avoir des parcours affectés chacun à différents clubs, chaque parcours 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 parcours 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 parcours par le pilote concerné ; la procédure est indiquée sur la page de déclaration des parcours CFD parapente dans "Renseignements sur le parcours / Club à utiliser pour le parcours".*

11 CLASSEMENTS DÉLIVRÉS

Plusieurs classements généraux sont établis par saison à partir des parcours validés au 31.08 de chaque saison, avec la même règle pour chaque classement : pour chaque pilote comptent au plus les 3 meilleurs parcours validés avec une trace GPS. Il est prévu pour les saisons suivantes un classement bivouac et un classement vol de groupe.



Fédération Française de Vol Libre
Delta • Parapente • Cerf-Volant • Kite • Boomerang

- CLASSEMENT GENERAL

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

Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote de la CFD Marche et Vol".

- 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 la CFD Marche et Vol".

- CLASSEMENT CLUB

C'est le classement de tous les clubs, obtenu en additionnant les scores individuels par pilote, sur trois parcours, 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 CFD Marche et Vol".

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 parcours de l'année CFD MV compteront pour le club où il a pris sa licence au 1er janvier en cours de saison.

12 DÉCLARATIONS DE PARCOURS – DELAIS

Chaque parcours 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 parcours.

Tous les renseignements complémentaires sur le parcours 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'éclaircissements (notamment pour préciser le respect de l'espace aérien) par 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 parcours.

En fin de saison, pour être pris en compte dans le classement, les parcours doivent avoir été déclarés avant le 3.09, et les réponses aux éventuelles questions pour validation doivent alors avoir été apportées sous 4 jours.



13 EQUIPE DE VALIDATEURS - ROLE

Chaque parcours sera traité au mieux de la disponibilité des validateurs, mais peut rester en attente de validation sans délai, l'objectif étant que tous les parcours soient traités au 3 septembre, pour autant que les pilotes aient bien répondu aux sollicitations des validateurs, dans les délais.

Les validateurs assurent leur rôle en équipe en tant que bénévoles en fonctions de leurs 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 parcours déclarés au règlement de la CFD MV,

- * 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 parcours,

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

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 ainsi légitime à demander au pilote concerné des précisions sur un parcours déclaré, à exiger éventuellement une trace GPS, et est juge de la qualité et de la complétude de la réponse pour valider ou non le parcours en question.

Un validateur n'a pas d'obligation de traitement. Il ne traite pas les parcours uniquement sur une région donnée.

Il ne valide pas ses propres parcours.

L'un d'entre eux assure l'animation de l'équipe ('responsable CFD MV') et est destinataire des messages émis depuis le site internet CFD MV de la FFVL, il est le référent de la CCP en matière de Marche et Vol.

14 RECLAMATION ET RECOURS SUR LE TRAITEMENT D'UN VOL

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



Le message doit avoir un intitulé clair, et indiquer précisément de quel vol il s'agit (N° de déclaration du vol, 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, de façon motivée à l'adresse recours.cfdmv@ffvl.fr 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 MV,
- d'un membre choisi par le Président de la CCP parmi les ex-validateurs de la CFD ou de la CFD MV, ou les validateurs de la CFD Vol.

Ce jury d'appel statuera sous 10 jours.

15 SANCTIONS

Les échanges entre pilotes et validateurs 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 MV ou ses interlocuteurs peut être passible de sanctions, à l'initiative des validateurs de la CFD MV (sous la responsabilité du responsable de l'équipe CFD MV) :

- En premier niveau : invalidation du parcours sur simple décision du validateur concerné, en concertation avec le reste de l'équipe de validation
- En second niveau, le pilote pourra être exclu de la CFD MV pour le reste de la saison en cours, sur demande de l'équipe CFD MV, via le responsable de l'équipe CFD MV, validée par la CCP
- En troisième niveau : bannissement de la CFD MV par la CCP, sur demande de l'équipe CFD MV.
Si un pilote re-déclare un parcours 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 parcours, si le pilote ne répond pas dans les délais, le validateur peut supprimer (ou invalider) le parcours.