



Coupe Fédérale de Distance Deltaplane RÈGLEMENT 2018 / 2019

Les évolutions du règlement 2018_2019 :

Quelques précisions apportées pour faciliter la compréhension du règlement ; pas de modifications de fond

Le présent règlement entrera en vigueur au 1^{er} octobre 2018.



Table des matières

1 CONDITIONS DE PARTICIPATION.....	3
2 RÉGLEMENTATION AÉRIENNE.....	3
3 DÉFINITION D'UN VOL CFD.....	3
4 PÉRIODE PRISE EN COMPTE	4
5 NOMBRE DE VOLS	4
6 TYPES DE VOLS	4
6.2 Distance libre (avec deux points de contournement)	5
6.3 Distance libre (avec trois points de contournement)	5
6.4 Le triangle plat	5
6.5 Parcours en triangle FAI	5
7 BALISES ET SECTEURS DE VIRAGE.....	6
7.1 Vol déclaré avec une trace GPS associée	6
7.2 Vol déclaré sans trace GPS associée	6
8 DÉCOMPTE DES POINTS ET COEFFICIENTS MULTIPLICATEURS.....	7
10 CLASSEMENTS ET TITRES DÉLIVRÉS.....	8
11 DÉCLARATIONS DE VOL.....	9
12 ÉQUIPE DE VALIDATEURS – RÔLE.....	9



1 CONDITIONS DE PARTICIPATION

La Coupe Fédérale de Distance est ouverte à tout pilote **titulaire du brevet de pilote** ayant pris une licence volant à la FFVL pour la saison concernée. **Les vols d'un pilote qui n'a pas pris sa licence sur l'année suivante seront supprimés.**

2 REGLEMENTATION AERIENNE

La réglementation aérienne VFR s'applique à la CFD delta. Les vols ne respectant pas la réglementation aérienne ne sont pas pris en compte.

C'est au pilote de donner spontanément au moment de la déclaration du vol, (dans la case commentaire, prévue entre autres à cet effet), les informations concernant les zones réglementées traversées, 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 de questions supplémentaires de la part du valideur CFD et différer la validité du vol.

En cas de doute sur la traversée d'une zone interdite : trace GPS obligatoire pour 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).

L'altitude GPS sera retenue pour vérifier le respect de la réglementation, après conversion des valeurs indiquées sur les cartes aéronautiques, indépendamment de la pression atmosphérique, quel que soit le type d'espace (donc y compris FL). La référence au niveau QNH n'est pas opposable.

Des informations relatives aux espaces aériens sont disponibles ici :

<http://federation.ffvl.fr/espace-aerien-0>

<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

<https://www.geoportail.gouv.fr/carte>

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 remorqué (un vol en treuillé ou remorqué débute au point du largage).

Les vols pris en compte demandent un décollage en France. Les vols hors de France peuvent aussi être déclarés à la CFD. Ils seront visibles à la CFD mais déclarés « non valides pour les classements », en revanche, ils seront valides pour le classement international WXC.

Tout vol déclaré à la CFD (avec trace GPS) ayant obtenu le statut « valide » ou « non valide pour les classements » (il serait « non valide pour le classement » en cas de décollage hors du territoire français p.ex.) est automatiquement pris en compte dans le classement international de la FAI (pour



peu que le pilote ait pris la licence FAI). Tout vol ne respectant pas les règles de l'espace aérien sera considéré comme "invalide" au regard du règlement de la CFD, et ne sera, de ce fait, pas transmis et pris en compte dans le classement WXC

La commission se dégage de toute responsabilité concernant la validité des vols effectués hors de France, et comptant pour le classement FAI, il revient au pilote de vérifier le respect des espaces aériens traversés et au besoin d'en informer la FAI par l'intermédiaire du site <http://wxc.fai.org/>

Note : pour qu'un vol puisse être comptabilisé pour le classement WXC le pilote doit être en possession de la carte FAI. La demande est à faire sur le site de la FFVL, dans votre espace personnel licencié, c'est ici :

https://intranet.ffvl.fr/ffvl_licenceonline

4 PÉRIODE PRISE EN COMPTE

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

5 NOMBRE DE VOLS

Chaque pilote peut présenter autant de vols qu'il le désire, sachant que seuls les trois meilleurs vols sont pris en compte pour le classement. Les vols réalisés en compétition peuvent également être déclarés.

6 TYPES DE VOLS

La distance minimale de vol prise en compte est de 15 kilomètres.

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 (cela peut être le point de largage lui-même)

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.

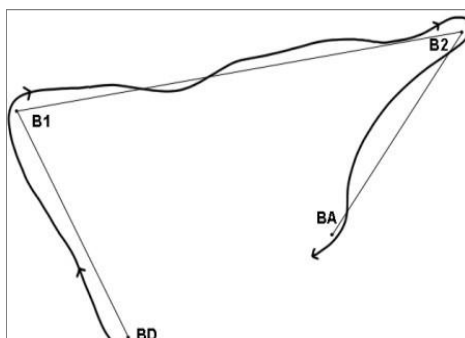
6.1 Pour les vols en circuit fermé (triangle plat et triangle FAI) le vol est considéré comme bouclé si toutes les balises ont été contournées et si la balise d'arrivée est située à moins de 3 kms de la balise de départ (distance BD - BA inférieure à 3 kms) ou moins de 5% de la distance du circuit. Les 2 cas distincts sont fonction de la distance BD - BA :

- a) la distance BD – BA est inférieure à 3 kms. Dans ce cas la distance prise en compte est égale au périmètre du triangle, la distance BD – BA n'étant pas déduite – exemple : pour un circuit de périmètre de 100kms, avec BD-BA = 2,5 kms, la distance retenue sera 100 kms
- b) la distance BD – BA est égale ou supérieure à 3kms, et inférieure à 5% du périmètre du triangle. Dans ce cas la distance prise en compte est égale au périmètre du triangle moins la distance BD-BA – exemple : pour un circuit de périmètre de 100kms, avec BD-BA = 4,5kms, la distance retenue sera $100 - 4,5 = 95,5$ kms

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.

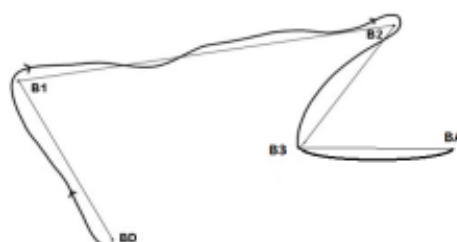


6.2 Distance libre (avec deux points de contournement)



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

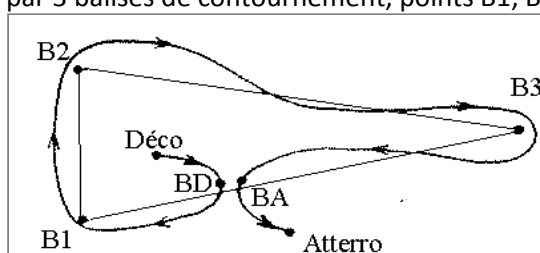
6.3 Distance libre (avec trois points de contournement)



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

6.4 Le triangle plat

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

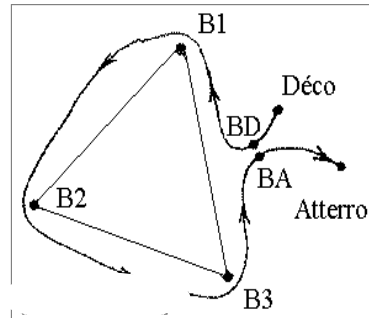


La distance retenue est celle des trois branches B1 – B2 – B3 – B1 (pour la distance exacte retenue, cf. explications au § 6.1). Un « aller-retour » est un type de triangle plat – pas de spécificités.

6.5 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 supérieure au kilomètre pour la CFD.



La distance retenue est celle des trois branches B1 – B2 – B3 – B1 (pour la distance exacte retenue, cf. explications au § 6.1)

7 BALISES ET SECTEURS DE VIRAGE

Les balises doivent être survolées ou contournées.

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 pouvoir figurer sur le podium et pour les vols de 50 points et plus. Dans le cas contraire, le nombre de point d'un vol sera ramené à 50 points.

Sans GPS, vous marquez vos balises sur la carte Google prévue à cet effet sur l'application de déclaration.

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 balises données dans ce cas doivent se rapprocher le plus possible des balises réelles qui ont servi pour la mesure du parcours mais ne sont pas obligatoirement strictement confondues. Par exemple, si vous tournez 1 ou 2 km plus loin qu'une montagne, il faut déclarer comme balise le nom de la montagne et mesurer la distance par rapport au point de la trace le plus éloigné.

La trace GPS de tout le vol est demandée avec au grand minimum 1 point toutes les minutes. Néanmoins dans le cas d'un problème de piles, la trace devra montrer sans ambiguïté le contournement des balises. Trace GPS obligatoire pour toutes les zones aériennes traversées ou approchées.

Dans le cas où le pilote utilise 2 GPS, la trace prise en compte est celle renseignée lors de la déclaration. Si le pilote se rend compte après la déclaration que la deuxième trace (non renseignée) lui est plus favorable (du fait p.ex. d'une fréquence d'enregistrement des points plus élevée), il dispose de 14 jours à compter de la date du vol pour faire la demande de correction auprès de la commission compétition. Pour ce faire, sélectionnez le vol concerné ; au bas du bandeau « détails du vol » vous verrez la phrase « Pour tous problèmes avec un vol ou un classement, contacter l'équipe C.F.D. » ; cliquez dessus et laissez votre commentaire.

Seuls les vols avec trace GPS valide (fichier IGC avec signature valide) seront envoyés au WXC.

7.2 Vol déclaré sans trace GPS associée

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

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...

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.

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, triangle plat ou triangle FAI, la distance à prendre en compte est égale au périmètre du circuit défini (pour la distance exacte cf. explications au § 6.1).

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.

DL avec deux ou 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 DÉCLARATION CFD Delta

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 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 le classement « clubs ».

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.



10 CLASSEMENTS ET TITRES DÉLIVRÉS

Plusieurs classements sont établis.

CLASSEMENT CLASSE 1

C'est le classement de tous les pilotes de la catégorie « souple » prenant en compte les 3 meilleurs vols validés de chacun. Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote de distance classe 1" (minimum 5 pilotes classés).

CLASSEMENT CLASSE 1 SPORT

Extrait du classement souple, c'est le classement de tous les pilotes de la catégorie « souple avec mât » prenant en compte les 3 meilleurs vols de chacun (minimum 5 pilotes classés).

CLASSEMENT CLASSE 2

C'est le classement de tous les pilotes de la catégorie « ailes à structure rigide du type Swift, archéoptéryx... » prenant en compte les 3 meilleurs vols de chacun. Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote de distance classe 2" (minimum 5 pilotes classés).

CLASSEMENT CLASSE 5

C'est le classement de tous les pilotes de la catégorie « aile à structure rigide du type ATOS, STRATOS... » prenant en compte les 3 meilleurs vols de chacun. Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote de distance classe 5" (minimum 5 pilotes classés).

CLASSEMENT FEMININ CLASSE 1

Extrait du classement souple, 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 "Meilleur pilote féminine de distance". (minimum 5 pilotes classés).

CLASSEMENT ESPOIR

Extrait du classement souple, c'est le classement de tous les jeunes de 28 ans ou moins au 31 Décembre de l'année 2017. Le pilote en tête de ce classement est sacré "Meilleur pilote espoir de distance" (minimum 5 pilotes classés).

Attention, ne seront prises en compte, pour chacun des podiums, que les 3 meilleurs vols disposant d'une trace GPS valide ! Dans le cas contraire les pilotes seront déclassés au-delà de la 3^{ème} place.

CLASSEMENT TOUTES CATEGORIES

C'est le classement de toutes les catégories listées ci-dessus, confondues, sans distinction par un coefficient. Il ne fait pas l'objet d'un podium spécifique.

CLASSEMENT CLUB

C'est le classement de tous les clubs, obtenu en additionnant les scores des 30 meilleurs vols déclarés pour le club avec max 3 vols par pilote. Chaque pilote choisit au moment de la déclaration de son vol à quel club est attribué son vol. En effet s'il est adhérent à deux ou plusieurs clubs, il pourra enregistrer son vol au club de son choix à condition d'être cotisant à ce club. Une fois le vol enregistré à la CFD, il ne pourra pas changer de club. Pour le classement club, et pour ce classement seulement, les coefficients sont maintenus : 1 pour souple, 0.85 classe 5, 0.7 classe 2.



Le club en tête de ce classement est sacré "Club vainqueur de la Coupe de distance". Dans le cas où le pilote n'est pas enregistré par la FFVL dans le club déclaré, le vol ne comptera pour aucun club.

11 DÉCLARATIONS DE VOL

Chaque vol réalisé doit être déclaré **avec précision** sur le site internet fédéral à l'adresse suivante <http://delta.ffvl.fr/cfd>, dans un délai de 14 jours. Le dernier vol pris en compte sera celui du 31 Août et la dernière date pour déclarer est le 2 septembre 2018. (Exemple : un vol effectué le 29 Aout doit être déclaré avant le 2 septembre)

Au cours de la validation, le pilote doit répondre sous 21 jours (et en tous les cas au plus tard le 2 septembre) aux demandes de renseignements complémentaires ou d'éclaircissements (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.

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. Un récit peut être mis en ligne directement à partir du site internet, lors de la déclaration ou plus tard.

12 ÉQUIPE DE VALIDATEURS – RÔLE

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

- * ils sont recrutés sur candidature ou proposition d'un tiers, coopté par l'équipe des validateurs CFD ;
- * 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.delta@ffvl.fr).

Le rôle de chaque validateur est de :

- * valider la conformité des vols déclarés au règlement de la CFD ;
- * arbitrer 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 validateur n'a pas d'obligation de traitement. Il ne valide pas ses propres vols. 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 août, pour autant que les pilotes aient bien répondu aux sollicitations des validateurs.