

# SHV Règlement du Cross Country Cup 2016

## Table des matières:

D

1. Avant-propos.....	1
1.1. Description.....	1
1.2. But et objectif.....	1
2. Conditions générales .....	1
2.1. Durée de la compétition.....	1
2.2. Mention particulière .....	1
2.3. Licence sportive.....	1
2.4. Région de validité .....	1
2.5. Types de décollage .....	1
2.6. Dispositions liées à l'espace aérien .....	1
2.7. Vols lors de compétitions.....	2
2.8. Données de vol IGC .....	2
2.9. Commission .....	2
2.10. Jury .....	2
2.11. Juges .....	2
2.12. Responsabilité .....	2
2.13. Exclusion .....	2
3. Conditions de participations .....	3
3.1. Participants .....	3
3.2. Planeurs de pente .....	3
4. Données du parcours de vol .....	3
4.1. Enregistrement .....	3
5. Enregistrement d'un vol .....	3
5.1. Enregistrer un vol sur Internet .....	3
6. Parcours jugé / Evaluation / Validation.....	4
6.1. Définition du parcours jugé.....	4
6.2. Evaluation «vols créatifs» (classement innovation).....	4
6.3. Évaluation d'un vol .....	5
7. Classements .....	5
7.1. Classements CCC individuels .....	5
7.2. Classements CCC clubs.....	6
8. Hommage aux vainqueurs et remise des prix .....	6
8.1. Classements intermédiaires .....	6
8.2. Classement final .....	7
8.3. Remise des prix.....	7
8.4. Prix.....	7
9. Plaintes et protestations .....	7
9.1. Plaintes .....	7
9.2. Protestations.....	7

## 1. Avant-propos

### 1.1. Description

1.1.1. La Cross Country Cup (CCC) est une compétition annuelle individuelle pour les pilotes détenteurs d'une licence sportive FSVL valide. Lorsqu'un vol est effectué en conformité avec le règlement et qu'il est enregistré sur le système en ligne (<http://www.xcontest.org/switzerland/>), il est pris en compte.

### 1.2. But et objectif

1.2.1. La Cross Country Cup est une compétition qui permet à tous les pilotes, quels que soient leur expérience et leur âge, d'évaluer leurs vols et de les comparer à d'autres.

1.2.2. L'open class doit permettre à des pilotes ambitieux de se mesurer entre eux et d'établir des records. La fun & safety class offre la possibilité aux pilotes de loisir de participer à la CCC. Elle vise aussi à montrer aux autres pilotes ainsi qu'à un public plus large qu'il est possible de parcourir des distances respectables avec des ailes très sûres. Les catégories 50plus, pour pilotes de 50 ans et plus, et biplace doivent permettre à ces pilotes de se mesurer les uns aux autres. S'ajoute à cela une catégorie «dames» s'il y a un nombre suffisant de participantes.

1.2.3. Grâce à l'intégration de la CCC à une plateforme mondiale, il est possible d'établir des comparaisons internationales. De plus, cette plateforme montre clairement quelles régions permettent d'effectuer de bons vols de distance.

## 2. Conditions générales

### 2.1. Durée de la compétition

2.1.1. La compétition débute respectivement le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année.

2.1.2. La compétition prend fin le 30 septembre de l'année suivante.

2.1.3. Le règlement peut être modifié jusqu'au 1<sup>er</sup> mars de l'année en cours.

### 2.2. Mention particulière

2.2.1. Tout pilote qui participe à la CCC nationale peut prendre part au World XContest. Il faut alors entrer les données nécessaires lors de l'enregistrement du vol.

### 2.3. Licence sportive

2.3.1. La licence sportive est valide dès que le compte FSVL est crédité du montant de celle-ci. Les paiements effectués avant le 30 avril (crédit sur le compte FSVL) sont valides rétroactivement. Seuls les vols effectués avec une licence sportive valide sont pris en compte au classement et pour le classement quotidien du CCC national.

### 2.4. Région de validité

2.4.1. Pour tous les vols, le décollage ou une partie du vol (soit au moins un point de passage) doit se trouver en Suisse ou dans une bande de zone frontalière de 20 km.

### 2.5. Types de décollage

2.5.1. Décollage à la pente et au treuil; pour delta et ailes rigides, décollages tractés par ULM.

### 2.6. Dispositions liées à l'espace aérien

2.6.1. Lors des vols, les dispositions légales relatives à l'espace aérien du pays survolé doivent être respectées. Le pilote en porte l'entière responsabilité. En cas de violation de l'espace aérien, le vol n'est pas comptabilisé. En cas de décision ou de sanctions prises à l'encontre d'un pilote par les autorités de sécurité aérienne responsables, l'organisateur se réserve le droit de supprimer des vols du classement.

## **2.7. Vols lors de compétitions**

2.7.1. Lorsqu'un pilote décide d'enregistrer pour la CCC un vol effectué lors d'une compétition, il est seul responsable de la présence des documents nécessaires et de l'enregistrement du vol sur Internet.

## **2.8. Données de vol IGC**

2.8.1. Les données de vol IGC personnelles doivent être archivées et conservées par le pilote pendant au moins un mois après la fin de l'évaluation (sauvegarde personnelle des données).

2.8.2. En chargeant les données de vol IGC sur le serveur CCC lors de l'enregistrement de son vol, le pilote renonce à ses droits de propriété sur les données IGC et les transmet à l'organisateur.

## **2.9. Commission**

### 2.9.1. Composition

- 1 coordinateur technique
- 1 délégué du secrétariat FSVL
- Le chef de la ligue de parapente
- Le chef de la ligue de delta
- 3 représentants des pilotes CCC
  - 1 représentant parapente Open
  - 1 représentant parapente Fun & Safety/Sport
  - 1 représentant delta
- 1 à 2 délégués du comité directeur

Consultant(e) et direction administrative: le/la responsable du département Sport FSVL

### 2.9.2. Domaine de compétence / Réunion

- Discussion et élaboration de propositions concernant toutes les préoccupations de la CCC, y compris l'organisation et les structures, à l'attention du comité directeur.
- La commission se réunit à l'invitation du secrétariat.

## **2.10. Jury**

### 2.10.1. Composition

- 1 juge
- 1 collaborateur FSVL
- Le chef de la ligue concernée (delta ou parapente)

### 2.10.2. Domaine de compétence:

- Examen des plaintes déposées suite à l'enregistrement des vols
- Exclusion de pilotes

## **2.11. Juges**

2.11.1. Les juges sont recrutés par la FSVL et informés de leurs tâches par la FSVL.

## **2.12. Responsabilité**

2.12.1. Les organisateurs n'assument aucune responsabilité concernant les dommages causés à des participants ou à des tiers.

## **2.13. Exclusion**

2.13.1. Les participants qui, en fournissant volontairement des indications fausses ou en commettant une infraction de toute autre nature contre les présentes dispositions, tentent de tirer un avantage au classement, ou sont soupçonnés de le faire, peuvent être exclus de la compétition.

### **3. Conditions de participations**

#### **3.1. Participants**

- 3.1.1. Sont autorisés à participer, tous les pilotes qui remplissent les «Conditions générales de participation» pour les compétitions sportives FSVL (voir Règlement sportif, partie A).
- 3.1.2. Pour participer à la CCC, chaque pilote doit s'inscrire sur <http://www.xcontest.org/switzerland/>. Par son inscription, le participant accepte les règles de la compétition.
- 3.1.3. Lors de l'inscription, le nom du club ayant délivré la première licence de l'année en cours (club d'origine) doit être déclaré. Le pilote prend automatiquement part à la compétition pour ce club.
- 3.1.4. Les pilotes qui participent en parapente et en delta peuvent prendre part pour un club différent dans chaque catégorie s'ils sont en possession d'une licence supplémentaire.

#### **3.2. Planeurs de pente**

- 3.2.1. L'entretien garantissant la capacité de vol du planeur de pente utilisé incombe au participant. De même, le participant est responsable de la présence des documents légaux nécessaires et du respect des critères de la catégorie. Si les éléments du matériel sont soumis à des autorisations légales, ces autorisations doivent être présentées si elles sont sollicitées.
- 3.2.2. Le planeur de pente utilisé doit être sélectionné lors de l'enregistrement du vol sur le serveur. En envoyant le fichier au serveur, le pilote atteste qu'il a rempli toutes les données correctement, qu'il vole dans la fourchette de poids homologuée et qu'il n'a pas effectué de modification sur le planeur de pente.

### **4. Données du parcours de vol**

#### **4.1. Enregistrement**

- 4.1.1. L'enregistrement se fait exclusivement à l'aide des instruments de vol suivants:
  - GPS seul
  - GPS et vario avec barographe
  - Instrument de vol combiné
  - Logger
- 4.1.2. A partir d'une distance minimum de 10 km, un enregistrement de l'altitude (barométrique ou GPS) est requis pour chaque vol.
- 4.1.3. En principe, chaque appareil pouvant générer un fichier IGC valable peut être utilisé. Un fichier IGC valable contient les indications suivantes:
  - Le vol doit être déposé sous la forme d'un dossier IGC unique, complet et valide.
  - Enregistrement de l'altitude via baromètre ou GPS.
  - Une interruption d'enregistrement ne doit pas excéder 10 minutes.
  - L'enregistrement des points de tracé doit se faire à un intervalle minimal d'une fois par minute (enregistrement toutes les 60s). Un intervalle de 6-12 fois / minute est toutefois recommandé (enregistrement toutes les 5 à 10s).

### **5. Enregistrement d'un vol**

#### **5.1. Enregistrer un vol sur Internet**

- 5.1.1. Après le vol, les données sont téléchargées de l'instrument de vol au PC par le biais d'un programme. Le fichier IGC ainsi généré est transmis au serveur CCC via Internet. Le logiciel du serveur évalue le vol.
- 5.1.2. Le serveur CCC est accessible sur <http://www.xcontest.org/switzerland>.

- 5.1.3. Afin d'être comptabilisé, un vol doit être enregistré par le pilote sur le serveur CCC via Internet à l'aide du formulaire prévu à cet effet au plus tard 2 semaines (à minuit UTC) après avoir été effectué.
- 5.1.4. Les vols enregistrés après le délai fixé ou qui contiennent des données volontairement erronées ne sont pas évalués. Un vol peut être invalidé par un juge après son évaluation si les règles en vigueur ou l'espace aérien n'ont pas été respectés.
- 5.1.5. Chaque vol ne peut être enregistré qu'une fois.
- 5.1.6. En enregistrant son vol sur le serveur, le pilote confirme qu'il a enregistré toutes les données correctement et qu'il n'a procédé à aucun changement sur son planeur de pente.
- 5.1.7. Après écoulement du délai fixé, aucun vol ne peut être effacé.
- 5.1.8. Lorsqu'il enregistre son vol, le pilote coche la case «Cross Country Cup» si le vol doit être évalué pour la CCC selon l'article 2.4.1, même si le vol a eu lieu à l'étranger. En enregistrant son vol, le pilote confirme que le vol correspond à la définition mentionnée sous 2.4.1.
- 5.1.9. Les vols enregistrés dans une partie différente du serveur CCC (World XContest, par exemple) ou sur un autre serveur ne peuvent pas être pris en compte.
- 5.1.10. Les problèmes techniques survenus au cours de l'enregistrement du vol doivent être communiqués au juge ou au responsable technique par mail dans le délai prévu. Exceptionnellement et en cas de problème déclaré par le pilote dans le délai imparti, le juge peut valider un vol enregistré en retard.
- 5.1.11. Chaque pilote peut enregistrer autant de vols qu'il le souhaite. Les vols comptabilisés pour chaque catégorie sont ceux qui apparaissent sur la page «Classement».

## **6. Parcours jugé / Evaluation / Validation**

### **6.1. Définition du parcours jugé**

- 6.1.1. Sur l'enregistrement d'un vol, le point de départ, le point d'arrivée et jusqu'à 3 points de tracé sont placés de telle manière que le parcours du point de départ au point d'arrivée en passant par les points de tracé comporte le nombre de points le plus élevé possible.
- 6.1.2. Le parcours libre (straight distance) est défini comme suit: La distance la plus longue entre deux points du vol.
- 6.1.3. La distance libre (free distance) est définie comme suit: Le parcours du point de départ jusqu'au point d'arrivée en passant par trois points de contournement.
- 6.1.4. Le triangle plat (flat triangle) est défini comme suit: Le parcours évalué est le parcours du triangle autour des 3 points de contournement moins la distance entre les points les plus rapprochés (départ et arrivée).
- 6.1.5. Le triangle FAI (FAI triangle) est défini comme suit: Le parcours évalué est le parcours du triangle autour des 3 points de contournement moins la distance entre les points les plus rapprochés (départ et arrivée). Pour un triangle FAI, le côté le plus court doit représenter au moins 28% du parcours total.
- 6.1.6. Un vol est considéré comme un triangle quand la distance entre le point de départ et le point d'arrivée est inférieure à 20% de la distance totale du vol passant par les 3 points de contournement.

### **6.2. Evaluation «vols créatifs» (classement innovation)**

- 6.2.1. En plus des parcours définis sous 6.1, il sera procédé à l'évaluation non officielle des vols créatifs. L'objectif de cette évaluation est d'encourager les vols autres que les parcours à la mode. Elle permet également un certain équilibre des points pour les vols plus difficiles d'un point de vue sportif. Un pilote obtient plus de points pour des zones peu survolées, et moins lorsqu'il suit un parcours à la mode.

- 6.2.2. Pour permettre cette évaluation, une carte sera établie en début de saison. Elle indiquera le nombre de vols effectués sur chaque site. Seront pris en compte les vols de plus de 50 km effectués au cours deux années précédentes. Dans un carré de 5 km de côté, un vol représente désormais des centaines de points. Pour chaque carré, on compte un point de tracé par vol. Ainsi, chaque carré se retrouve avec un certain nombre de points: si un seul vol est passé par un carré, cela donne 1 ; si 100 pilotes sont passés par un carré, cela donne 100.
- 6.2.3. Les données de vols à l'étranger et de pilotes étrangers sont également prises en compte. Des carrés sont donc également comptabilisés à l'étranger.
- 6.2.4. À chaque carré est attribué un nombre de points maximum. D'une manière générale, selon les années, les vols sont plus ou moins longs. Afin de rapporter les points au nombre total de vols, le nombre de points maximum est établi comme suit: somme de tous les points de tous les carrés divisé par 550. Ainsi, si la somme de tous les points de tous les carrés est de 70'000, chaque carré est limité à 127 points ( $70'000 / 550 = 127$ ).
- 6.2.5. Pour évaluer un vol, on additionne le nombre total de points (limité au maximum décrit plus haut) de chaque carré traversé lors de ce vol. Encore une fois, un carré n'est compté qu'une fois par vol, même s'il a été traversé plusieurs fois. On calcule ensuite un nombre moyen des points de tous les carrés (nombre total de points divisé par le nombre de carrés).
- 6.2.6. L'évaluation des «vols créatifs» se fera sur la base des points de l'évaluation standard. Les distances évaluées sont également prises en compte (soit 130 points pour un triangle FAI de 100 km, p.ex.). Si la moyenne des points d'un vol (calculée selon 6.2.5) est de 0, c'est-à-dire si le pilote n'a traversé que des sites jamais survolés au cours des deux années précédentes, il reçoit 100% des points standard de son vol (soit 130 dans l'exemple ci-dessus). Si la moyenne des points atteint le maximum des points selon 6.2.4, c'est-à-dire si le pilote n'a traversé que des sites à la mode, il n'obtient pas de points (0% des points standard de son vol). Entre ces deux extrêmes, on procède à une interpolation linéaire. Pour un vol à travers des sites qui sont dans la moyenne, on obtient 50% des points standard, p.ex.
- 6.2.7. Les vols de moins de 10 km (la distance minimum) ne sont pas pris en compte. Ils n'apparaissent que dans le classement quotidien et non dans le classement final.
- 6.2.8. L'évaluation «vols créatifs» donne lieu à un classement en parapente Open (FAI 3), parapente Fun & Safety (FAI 3), delta (FAI 1) et aile rigide (FAI 5).

### **6.3. Évaluation d'un vol**

- 6.3.1. Parcours libre: 1 point par kilomètre parcouru.
- 6.3.2. Distance libre (straight distance): 1.2 points par kilomètre parcouru
- 6.3.3. Triangle plat: 1.2 point par kilomètre parcouru.
- 6.3.4. Triangle FAI: 1.3 point par kilomètre parcouru.
- 6.3.5. La règle d'évaluation appliquée est toujours celle qui rapporte le plus de points. Le résultat est arrondi au centième près et représente les points obtenus pour ce vol.
- 6.3.6. Les vols inférieurs à la distance minimum de 10km ne sont pas évalués. Ils n'apparaissent que dans les classements quotidiens, mais pas dans le classement final.

## **7. Classements**

### **7.1. Classements CCC individuels**

7.1.1. Les classements individuels sont les suivants:

- FAI-3 Parapente open: tous les parapentes, mêmes ceux qui ne sont pas homologués, classes sport et fun & safety incluses. Les vols en tandem ne sont pas pris en compte.
- FAI-3 parapente Open: sont admis tous les parapentes, même non homologués, y compris ceux des pilotes des catégories Sport et Fun & Safety.

- FAI-3 parapente Sport: les parapentes homologués jusqu'à LTF/EN C. La version prise en compte est toujours celle pour laquelle l'aile est homologuée (plaquette constructeur). L'homologation retenue est toujours la plus élevée. Si l'homologation est plus élevée en vol accéléré, c'est celle-ci qui est prise en compte. Les vols en tandem ne sont pas pris en compte.
- FAI-3 parapente Fun & Safety: les parapentes avec une homologation très exigeante en matière de sécurité. Il s'agit actuellement de l'EN, LTF B. La version retenue est toujours celle pour laquelle l'aile est homologuée (plaquette constructeur). Si l'homologation est plus élevée en vol accéléré, c'est celle-ci qui est prise en compte. Afin de garantir la meilleure sécurité possible, l'homologation prise en compte est toujours la plus élevée. Les vols en tandem ne sont pas pris en compte.
- FAI-3 50plus: pilotes qui, au cours de l'année de la compétition, atteignent l'âge de 50 ans révolus. Pour la saison 2015, par exemple, tous les pilotes nés en 1965 ou plus âgés.
- FAI-3 biplace: vols biplaces effectués par un pilote biplace breveté. Dans cette catégorie, le pilote doit voler avec un passager adulte et être en possession du brevet biplace.
- FAI-1 Delta
- FAI-5 Aile rigide
- Women: si suffisamment de femmes participent, un classement féminin est établi dans chaque catégorie ci-dessus.

Dans la catégorie biplace, un classement n'est établi qu'à partir de 8 pilotes et 200 points.

7.1.2. Nombre minimal de participants pour un classement officiel (les classements sont visibles en permanence sur le serveur):

- FAI-3 Parapente, toutes catégories (20 pilotes à plus de 200 points)
- Delta, aile rigide (8 pilotes à plus de 200 points)
- Women (8 pilotes à plus de 100 points)
- Clubs (au moins 8 clubs)

7.1.3. Sont pris en compte pour le classement final les 4 meilleurs vols (au nombre de points) par pilote en catégorie parapente et les 3 meilleurs vols (au nombre de points) par pilote en catégorie delta et aile rigide. Le pilote ayant le plus de points au classement final remporte la Cross Country Cup dans sa catégorie. En cas d'égalité de points, le vainqueur est celui qui a établi le plus grand nombre de points lors d'un vol validé pour le classement final.

## **7.2. Classements CCC clubs**

7.2.1. Les classements sont les suivants:

- FAI-3 Club parapente, seulement un classement: open
- FAI-1 Club delta
- FAI-5 Club aile rigide

7.2.2. Sont pris en compte pour le classement final les 4 meilleurs vols du classement individuel des (maximum) 4 meilleurs pilotes d'un club. Le club ayant le plus de points au classement final remporte la Cross Country Cup dans sa catégorie.

7.2.3. Chaque participant représente le club qui lui a délivré la licence sportive. Le club doit ainsi être entré lors de l'inscription sur la plateforme Internet.

## **8. Hommage aux vainqueurs et remise des prix**

### **8.1. Classements intermédiaires**

8.1.1. Les classements intermédiaires sont publiés chaque jour sur Internet, <http://www.xcontest.org/switzerland>.

## **8.2. Classement final**

8.2.1. Le classement final est établi après examen et confirmation de tous les vols par les «juges nationaux» et une fois l'échéance du délai de protestation passée.

8.2.2. Les classements finaux sont publiés sur le site Internet de la FSVL.

## **8.3. Remise des prix**

8.3.1. La remise des prix se déroule lors de la fête sportive annuelle de la FSVL.

## **8.4. Prix**

8.4.1. La liste des prix est publiée sur le site Internet de la FSVL.

8.4.2. Le vainqueur de chaque catégorie reçoit une coupe itinérante.

8.4.3. Le premier dans chaque catégorie reçoit une récompense individuelle sous la forme d'une coupe. Les deuxièmes et troisièmes reçoivent une distinction sous la forme d'un diplôme.

## **9. Plaintes et protestations**

### **9.1. Plaintes**

9.1.1. Chaque participant peut déposer une plainte suite au rejet de l'un de ses vols ou contre l'évaluation du vol d'un concurrent qu'il estime erronée.

9.1.2. Toute plainte doit être formulée de manière concrète contre une évaluation précise.

9.1.3. Toute plainte doit être transmise au bureau FSVL par mail (sport@shv-fsvl.ch).

9.1.4. Une plainte peut être déposée dans un délai maximum d'une semaine après l'enregistrement d'un vol, mais au maximum trois jours après la fin de la compétition.

9.1.5. Il appartient au juge de statuer en cas de plainte.

### **9.2. Protestations**

9.2.1. Après le rejet d'une plainte par le juge, le pilote a le droit de soumettre une protestation.

9.2.2. Toute protestation doit être adressée au bureau FSVL par mail (sport@shv-fsvl.ch).

9.2.3. Toute protestation doit être formulée de manière concrète contre une évaluation précise.

9.2.4. Il appartient au jury de statuer en cas de protestation.

9.2.5. Une protestation peut être déposée dans un délai maximum d'une semaine après l'enregistrement d'un vol, mais au maximum trois jours après la fin de la compétition.

9.2.6. Les plaintes et protestations contre d'éventuelles infractions à l'espace aérien ne peuvent être traitées par les organisateurs. La responsabilité d'examiner de telles infractions relève exclusivement des autorités aéronautiques.