



## **REGLEMENT CADRE DES EPREUVES DE MARCHE ET VOLE – FFVL 2017**

### **Incluant les dispositions spécifiques aux épreuves sur neige**

#### **1 - Définition**

Les compétitions de vol & randonnée se caractérisent par un classement lié au temps mis par les concurrents pour accomplir un parcours défini par l'organisateur incluant des parties réalisées en vol et d'autres en se déplaçant au sol à pied ou grâce à un équipement sportif (vélo; ski ; roller;...).

#### **2 – Ailes**

Si le classement de la compétition dépend partiellement ou en totalité de l'évaluation des vols en durée, en vitesse ou en distance les pilotes doivent utiliser des ailes homologuées (EN ou LTF) ou certifiée CCC. Pour les vols balistiques (vol de finesse destiné à redescendre), les ailes utilisées peuvent être non homologuées. Toutes les ailes doivent avoir été contrôlées et être en état de vol, conformément aux indications données par le constructeur dans son manuel d'utilisation.

**2.1 – Les mini-voiles** sont admises dans la mesure où leur performance et en particulier leur finesse, est en adéquation avec les vols du parcours. Les concurrents doivent pouvoir décoller en sécurité et atteindre de la même façon un atterrissage.

#### **2.2 – Biplaces**

Certaines compétitions sont accessibles aux biplaces, dès lors que le format de l'épreuve (règlement, parcours et type de mesure de la performance) a été vérifié par la commission compétition parapente FFVL qui doit le valider en l'officialisant dans son calendrier.

**Le passager (comme le pilote) doit être licencié/assuré à la FFVL au moyen d'une licence pratiquant parapente.**

#### **3 – Parachutes de secours**

Le parachute de secours n'est pas obligatoire en cas de vol balistique (vol de finesse destiné à redescendre). Dans tous les autres cas - vol chronométré, vol mesuré en distance, vol nécessitant l'exploitation d'ascendance ou vol entraînant la présence de plusieurs ailes simultanément dans une même zone d'évolution - le parachute est obligatoire.

#### **4 – Obligations des pilotes**

- Les pilotes doivent être licenciés à la FFVL.
- En vol chaque concurrent évolue dans le respect des règles de vol à vue, dans le respect des zones aériennes et des zones naturelles protégées.
- Le port du casque est obligatoire en vol.

- Au sol, sur la route, chaque concurrent évolue dans le respect des règles du code de la route. Par ailleurs les concurrents doivent respecter les itinéraires de randonnées définis et s'ils se trouvent dans une zone sauvage, ils doivent retrouver au plus vite l'itinéraire ou un sentier.
- Chaque pilote s'engage à réaliser un pointage sécurité auprès de l'organisation selon les modalités fixées par l'organisateur. Ce pointage doit être au moins journalier.
- S'il souhaite quitter la course, le pilote s'engage à le signaler, sans délai, auprès de la(les) personne(s) désignées par l'organisation en début d'épreuve.

## **5 – Carte compétiteur**

Pour les épreuves ne comptant pas dans un classement annuel cumulé de type « circuit national ou régional », la carte compétiteur n'est pas obligatoire.

## **6 – Obligations des organisateurs**

Lorsque l'épreuve comporte une dimension raid ou multi-activité l'organisation doit prendre connaissance et respecter [le guide de l'organisateur produit par le ministère des sports](#)

### **6.1 – Validation du règlement**

Le règlement spécifique à une épreuve doit nécessairement respecter, inclure ou rappeler les éléments présents dans ce règlement cadre FFVL. En aval de ce cadre, les modalités réglementaires spécifiques locales sont laissées libres à l'organisateur. Cependant, lorsque le classement est basé sur une mesure du temps ou de la distance parcourue, le règlement local devra être transmis pour information à la commission compétition parapente ([ccpp@ffvl.fr](mailto:ccpp@ffvl.fr)) de manière concomitante à l'inscription de l'épreuve au calendrier FFVL.

### **6.2 – Sécurité**

Une épreuve ne peut être courue de nuit (heure aéronautique) en vol, comme au sol.

Sur l'ensemble de la durée de l'épreuve l'organisation met en place une "chaîne de sécurité" comparable au standard des épreuves de distance c'est à dire :

- Une veille permanente d'une ou plusieurs personnes (en principe a minima le directeur d'épreuve ou un directeur de la sécurité) équipées de moyens de communications (radio et téléphone), capables d'évaluer une situation d'urgence et de déclencher des secours (112) dans les meilleurs délais.
- La notion de chaîne de sécurité implique que ce rôle de veille peut être momentanément et explicitement délégué lorsque le responsable principal n'est plus en mesure de communiquer efficacement.
- A l'issue de chaque journée de vol l'organisation doit être en mesure d'évaluer que tous les concurrents sont bien au sol en sécurité. Cette vérification peut être réalisée à distance au moyen d'un pointage téléphonique ou par géolocalisation GSM/GPS (mouvement de marche au sol).

### **6.3 – Compte rendu et résultat**

Après la manifestation l'organisateur mettra à jour la page de son épreuve sur le site FFVL :

Onglet édition : pour préciser si l'épreuve a été maintenue ou annulée

Onglet compte rendu : pour **remplir les champs qui le nécessitent**, en particulier au sujet des **incidents ou accidents qui seraient survenus** (information à destination fédérale) et pour y consigner **le classement final** (information publique) sous la forme d'un fichier PDF

## **7 – Disposition relatives aux épreuves mêlant vol et ski de randonnée (ou tout autre moyen de déplacement sur neige).**

Ce type d'épreuves, devra respecter en tous points le règlement des épreuves de « Marche et Vol». Les points indiqués ci-dessous sont des compléments au règlement évoqué ci-dessus.

### **7.1 – le rôle de chef traceur**

Ce type d'épreuve nécessite la présence d'un « chef traceur » dont le rôle est de définir le parcours sur neige et d'en assurer la sécurisation.

Le rôle de « directeur d'épreuve » et de « chef traceur » peut être cumulé si la simplicité du parcours et l'organisation de la course le permet.

Si les horaires de course impliquent un chevauchement des moments de ski et de vol, alors ces rôles doivent être coordonnés entre plusieurs personnes.

Le « chef traceur » doit être une personne qui possède de solides compétences en ski alpinisme et en nivologie.

### **7.2 – Missions du « chef traceur » :**

Le chef traceur est responsable de la conception de l'itinéraire, de son traçage et de son balisage.

### **7.3 – Lors de la conception de la compétition :**

- Il conçoit les parcours de référence et les parcours de replis, et les propose au directeur de course.
- Il participe à la rédaction du plan de sécurité avec le directeur de course.

### **7.4 – Lors de la préparation de la compétition :**

- Il informe et forme les équipes de traceurs afin d'obtenir des traces et un balisage conformes aux principes édités en annexe à la fin de ce document.
- Il propose des adaptations de parcours si les conditions l'imposent avec l'accord du directeur de course.
- Il planifie le traçage et le balisage en organisant l'action des équipes de traceurs.
- Il prépare les accessoires et équipements nécessaires à la sécurité et au bon déroulement de la compétition et s'assure de leur mise en place.
- Il valide les barrières horaires et le planning de la compétition proposé par le directeur de course
- Il prépare et coordonne le retraçage matinal et la mise en place des contrôleurs, conformément aux affectations prévues avec le directeur de course.

### **7.5 – Le jour de la compétition :**

- Il contrôle ou fait contrôler la bonne mise en place du balisage.
- Il rend compte au directeur de course en permanence.

#### **7.6 – En cas d’accident :**

- Il rejoint le lieu de l’accident pour coordonner le secours ou délègue cette tâche à un chef de secteur.
- Il adapte ou fait adapter le parcours.
- Il demande au directeur de course l’arrêt ou la neutralisation de la course le cas échéant.

#### **7.7 – En cas de manque de visibilité :**

- Les descentes hors-pistes sont interdites.
- Les descentes et zones de manœuvres devront être correctement éclairées.
- Une attention particulière sera portée afin de limiter la vitesse de descente en cas de faible luminosité.

#### **7.8 – Lors d’un risque lié à une vitesse élevée :**

- Les traceurs mettent en place des chicanes ou des portes de slalom géant de façon à réduire la vitesse des compétiteurs.
- Les compétiteurs se doivent de les respecter.

#### **7.9 - Obligations des organisateurs**

En complément des obligations précisées au chapitre 6 du règlement des épreuves de « parapente et randonnée », les organisateurs devront vérifier :

- Que l’équipement des compétiteurs est adapté au parcours et aux conditions de neige.
- Que chaque compétiteur possède un moyen d’alerte (tel mobile).
- Que chaque compétiteur possède un appareil de recherche de victimes en avalanche.

Nous invitons les organisateurs à consulter les règles éditées par la FFME et qui concernent les normes et règles de sécurité lors des parcours en raquette ou en ski alpinisme.

Celles-ci sont consultables au lien suivant : <http://www.ffme.fr/federation/page/textes-et-reglements.html>

#### **7.10 – Traçage et le balisage des parcours**

Les parcours sont tracés sous la responsabilité du chef traceur.

- L’itinéraire est marqué par des fanions :

- le compétiteur doit pouvoir voir les 2 fanions à venir.
  - vert (de préférence fluorescent) lorsque le compétiteur réalise le passage skis aux pieds et peaux de phoque sous les skis.
  - rouge (de préférence fluorescent) lorsque le compétiteur réalise le passage skis aux pieds, chaussures et fixations en position descente.
  - jaune dans les sections à pied.
  - ces fanions verts, rouges et jaunes sont au moins d’une surface de 20 cm<sup>2</sup>
  - de grands fanions sont utilisés lors de conditions difficiles, pour renforcer le balisage.

- Deux portes de slalom géant de la même couleur indiquent un point de passage obligatoire entre les portes.

- Des drapeaux identifiables par les compétiteurs doivent être installés pour signaler un danger.
- Des postes de contrôles ou de passage sont prévus à tous les points de « repeutage », de « dépeutage » et de changement de technique de progression (ski/à pied/avec crampons/longé/etc.). Les traceurs préciseront la technique à utiliser pour des raisons de sécurité.
- Si l'itinéraire traverse ou emprunte une piste de ski balisée, la partie utilisée par les compétiteurs est séparée de celle utilisée par les autres personnes.