

## REGLEMENT CADRE DES EPREUVES DE MARCHE ET VOL – FFVL Incluant les dispositions spécifiques aux épreuves sur neige

Dernière mise à jour 4/12/2023

### 1 – DEFINITION

Une compétition de Marche et Vol en parapente est définie par une ou plusieurs épreuves basées sur une combinaison de vol et de déplacement au sol par des concurrents portant leur propre matériel dans une période donnée.

Pendant l'épreuve, le concurrent doit piloter son parapente, randonner et transporter le matériel obligatoire sans aucune forme d'assistance physique à tout moment.

Il n'existe pas de format unique pour les compétitions de Marche et Vol, et la philosophie actuelle est de rester ouvert à différents types de compétition, sans créer de sous-catégories.

L'épreuve de compétition se déroule entre un point de départ et un point but, dans un temps donné, combinant des moments de vol et des déplacements au sol, selon les conditions et le choix des concurrents.

Il peut comprendre, selon décision de l'organisateur, des points de contournement (balises) intermédiaires, obligatoires ou facultatifs, dans un ordre défini ou non (type cat'cradle), avec possibilité d'assistance ou non, ....

Différentes périodes de la journée peuvent être définies pour le repos obligatoire, pour les déplacements et pour le vol.

Pendant les heures de compétition, le concurrent peut se déplacer en fonction des règles et modalités autorisées dans le règlement de la course : marche à pied, vélo, ski, etc ...

L'espace aérien et les autres réglementations locales, notamment en matière de protection de la nature et de la faune, doivent être respectées.

Les règles de classement de la compétition sont définies dans le règlement de chaque compétition ; le classement des participants peut s'effectuer en fonction du temps pour parcourir le circuit défini, ou selon des points collectés par l'atteinte de balises en vol ou à pied, ou encore par une précision d'atterrissage.

Le règlement d'une compétition de Marche et Vol peut autoriser, ou interdire, l'assistance aux concurrents pendant la compétition en en définissant les modalités, entre autres concernant le transport du matériel de vol.

Il peut imposer certaines conditions concernant le repos obligatoire des pilotes la nuit (lieu, horaires ou durée du repos, ...).

## **2 – FORMATS DE COMPETITION**

Plusieurs types de compétition sont possibles dans la forme et dans la durée.

- Marcher jusqu'à un décollage (défini ou non) et vol le plus loin possible (distance libre)
- Marcher jusqu'à un décollage (défini ou non) et vol libre jusqu'à un objectif prédéterminé
- Marcher jusqu'à un décollage (défini ou non) et voler vers un objectif prédéterminé en passant dans un ordre défini plusieurs balises (soit au sol, soit en vol, soit de manière prédéfinie).
- Marcher jusqu'à un décollage (défini ou non) et voler jusqu'au point de virage (défini ou le plus éloigné possible) et retour au point de départ (à pied ou en vol)
- Marcher et voler entre plusieurs balises, sans ordre défini (cat'cradle) d'un départ à un but
- Etc...

Si la compétition s'étend sur plusieurs jours, chaque journée peut constituer éventuellement une manche spécifique avec un format différent mais avec un résultat final de la compétition combinant les résultats de chaque manche.

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

La compétition doit être inscrite au calendrier des compétitions FFVL et avoir été validée par le responsable régional de la Commission Compétition Parapente.

Trois catégories de compétitions sont proposées : Elite, Aventure et Amicale.

Les organisateurs de compétitions « Elite » et « Aventure » doivent désigner un Directeur d'Epreuve (DE) qualifié.

Pour les compétitions « Amicale », il doit être désigné une personne de l'équipe d'organisation à même de prendre les décisions sur le maintien ou l'annulation de l'événement en fonction des conditions météorologiques et aérologiques.

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

- Dans l'onglet édition pour indiquer si l'épreuve a été maintenue ou annulée
- Dans l'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 Excel

## **3 – CONDITIONS DE PARTICIPATION**

Pour les compétitions des catégories « Elite » et « Aventure », les pilotes français doivent être licenciés à la FFVL :

- Pour une compétition de catégorie « Elite », le pilote doit disposer du brevet de pilote confirmé et d'une carte compétiteur valide pour l'année en cours
- Pour une compétition de catégorie « Aventure », le pilote doit disposer au moins du brevet de pilote

Pour une compétition de catégorie « Amicale », les conditions de participation sont laissées au libre choix des organisateurs. Toutefois l'organisateur se doit de vérifier la couverture assurance en responsabilité civile des participants non licenciés FFVL.

Pour les compétitions en format « open » accueillant des pilotes étrangers, ceux-ci doivent fournir les documents suivants :

- Un numéro CIVL (accessible sur <https://civlcomps.org/sign-up>)
- Une attestation d'assurance responsabilité civile aérienne
- La carte IPPI 5 pour les compétitions « Elite » ou la carte IPPI4 pour les compétitions « Aventure » certifiant leur niveau de pratique
- Un certificat médical de « non-contre-indication à la pratique du parapente et de la randonnée en montagne en compétition pendant plusieurs jours », daté de moins d'un an avant le début de la course

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.

Les concurrents sont responsables de prendre des décisions concernant leurs itinéraires au sol et en vol le long du circuit pour atteindre l'objectif donné.

Cette analyse doit être à l'avant-plan de leur esprit à tout moment et toute décision de décoller pour voler doit être prise en tenant pleinement compte des capacités du concurrent, de l'emplacement et des conditions météorologiques dominantes.

Les athlètes doivent voler dans des conditions aérologiques adaptées à leur niveau de compétition et de fatigue. Ils sont responsables de leurs décisions et s'engagent à ne pas se mettre physiquement en position de vulnérabilité.

#### **4 – MATERIEL**

Le matériel obligatoire est indiqué dans le règlement local de la compétition en incluant tout ou partie des équipements suivants :

- Parapente

- Sellette avec ou sans protection dorsale
- Parachute de secours
- Casque
- Appareil GPS capable de fournir un fichier IGC ou GPX avec l'altitude GPS avec un intervalle entre les points de suivi d'au moins une minute en l'air et tous les 200m au sol
- Téléphone mobile (peut également servir de sauvegarde GPS)
- Radio (la fréquence/canal de la compétition sera décidé lors du briefing)
- Lampe frontale

Le règlement local peut préciser d'autres exigences obligatoires pour l'équipement du concurrent ou de son assistant.

Des contrôles ponctuels peuvent être effectués à tout moment par l'organisation. Tout concurrent qui ne porterait pas à tout moment le matériel obligatoire sera pénalisé.

Le matériel obligatoire spécifié par le règlement local doit être certifié et répondre aux derniers critères des normes de certification suivantes :

- Parapente : EN 926-2 et 926-1
- Harnais : EN 1651 avec protection certifiée ou LTF 91/09
- Parachute de sauvetage : EN 12491 (le poids total DOIT être dans la plage de poids nominal de la réserve) ou LTF 91/09
- Casque : EN966 (HPG), EN1077-A et -B (Sports de neige)

Le concurrent doit être en mesure de recharger la batterie des équipements électroniques requis pendant toute la durée de la course.

Les types et classes de parapente autorisé doivent être précisés dans le règlement local particulièrement concernant l'utilisation de voile montagne, mini-voiles et biplace, dans la mesure où leur performance et en particulier leur finesse, est en adéquation avec les vols du parcours. Pour les compétitions des catégories « Elite » et « Aventure » autorisant les biplaces, le passager comme le pilote doivent être licenciés à la FFVL au moyen d'une licence pratiquant parapente.

Des trackers peuvent être fournis par l'organisation mais chaque concurrent devra être en mesure de fournir à l'organisateur des traces de son parcours à partir de son propre GPS comme preuve du parcours effectué. Chaque concurrent doit fournir les câbles appropriés pour décharger ses traces vers le PC.

Aucun matériel obligatoire ne pourra être échangé pendant la compétition. La seule exception est si le matériel est endommagé ou volé, auquel cas le MD doit en être immédiatement informé.

Le Poids Total Volant du pilote doit être dans la plage de poids certifiée du parapente utilisé et du parachute de secours.

## **5 – REGLEMENT DES COMPETITIONS**

Le règlement local spécifique à une épreuve doit nécessairement respecter, inclure ou rappeler les éléments de ce règlement cadre.

Pour les compétitions de catégories « Elite » et « Aventure » dont le classement est pris en compte dans le classement permanent des pilotes français de marche et vole (FPRS MV), le règlement local devra être transmis pour validation à la commission compétition parapente ([ccpp@ffvl.fr](mailto:ccpp@ffvl.fr)).

### **5.1 - Engagement des pilotes**

En s'inscrivant chaque pilote doit certifier que :

- Il est suffisamment en forme physiquement pour participer à cette compétition (en précisant éventuellement les conditions spécifiques de la compétition : durée, dénivelé positif journalier, distance de marche à pied journalière de 50 kilomètres à pied par jour, etc ...).
- Il sait évaluer où il peut décoller et atterrir en toute sécurité en étant conscient des risques que peut comporter une telle compétition.
- Il ne se laisse pas influencer par les autres pilotes et il est conscient de ses limites personnelles.
- Son matériel de parapente est en bon état de vol.
- Il a pris connaissance du règlement de la course
- Il autorise l'équipe d'organisation de la course à publier son nom sur le classement de la course et, si besoin éventuellement, à utiliser son image.

### **5.2 - Sécurité**

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).

Si les conditions météorologiques s'avèrent particulièrement défavorables, le Directeur d'Epreuve se réserve le droit d'arrêter une épreuve à tout moment pendant la compétition, ou d'interdire le vol dans certaines zones.

### **5.3 - Briefing**

Une réunion préparatoire (briefing) de sécurité est organisée la veille du début de la compétition, ou le matin avant le départ, ainsi qu'à tout moment décidé par le Directeur d'Epreuve. La présence au briefing avant le départ est obligatoire pour tous les concurrents en compétition (et pour les membres de l'équipe d'assistance le cas échéant). Pendant la compétition, des briefings peuvent être effectués à distance. En cas de compétition sur plusieurs jours avec des épreuves quotidiennes, l'organisateur organisera un briefing à heure fixe, soit le soir de la veille, soit le matin avant chaque épreuve.

#### **5.4 - Règles de vol**

Tous les concurrents sont tenus de respecter la réglementation VFR (Visual Flight Rules) en vol. Tout concurrent contrevenant aux règles VFR assume l'entière responsabilité des conséquences juridiques.

Ne sont pas autorisés et seront pénalisés :

- Le vol dans les nuages,
- Le vol dans un espace aérien interdit
- Le vol après l'heure d'atterrissage obligatoire
- Le vol pendant les heures de nuit aéronautique.

#### **5.5 - Période de repos**

En cas de compétition sur plusieurs jours, une période de repos est imposée au concurrent par l'organisation selon un horaire précisé dans le règlement local. Chaque jour, les concurrents doivent partir du début désigné de l'épreuve ce jour-là.

Pendant les périodes de repos, si les lieux de repos ne sont pas imposés, le concurrent est autorisé à s'éloigner de la position où la période de repos a commencé, mais le lendemain matin, le concurrent doit reprendre la compétition après le temps imparti dans un rayon de 200m autour du point GPS où la période de repos a commencé.

Des périodes de repos peuvent être différentes des périodes de « non-vol », imposant ainsi une limite de temps d'atterrissage et donnant la possibilité de se déplacer davantage au sol avant le début de la période de repos.

#### **5.6 - Abandon d'un compétiteur**

Tout concurrent peut abandonner la compétition à tout moment, après en avoir informé l'organisation de la course.

Le classement prendra en compte tous les concurrents ayant débuté la compétition.

#### **5.7 - Respect de l'environnement**

Chaque participant (concurrent et assistant) doit laisser aucun impact environnemental de son passage sur le terrain et respecter l'environnement dans lequel il évolue.

#### **5.8 – Dopage**

Comme toutes les autres disciplines sportives, notre activité est soumise par la loi française aux règles de la lutte contre le dopage : l'usage de produits dopants est strictement interdit hors cadre de prescriptions médicales particulières et justifiées.

## **6 – DISPOSITION RELATIVES AUX EPREUVES MELANT VOL ET SKI DE RANDONNEE** **(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.

### **6.1 – 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.

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

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

### **6.3 – 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.

### **6.4 – 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.

### **6.5 – 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.

#### **6.6 – 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.

#### **6.7 – 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.

#### **6.8 – 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.

#### **6.9 - 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>

#### **6.10 – 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.