



## RÈGLEMENT CADRE DES ÉPREUVES PARAPENTE et RANDONNÉE FFVL 2015

### 1 - Définition

Les compétitions de vol et 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, rollers...).

### 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 certifiées 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.

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.

### 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. S'il s'agit d'un biplace, le parachute est obligatoire dans tous les cas.

### 4 - 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.**

A compter du 1<sup>er</sup> octobre 2015, l'emport d'un parachute de secours est obligatoire y compris pour les vols balistiques.

### 5 - 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



randonnée 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) désignée(s) par l'organisation en début d'épreuve.
- Lorsque le règlement de l'épreuve demande la production d'un certificat médical de non contre-indication du concurrent à suivre l'épreuve, celui-ci devra le produire et dans le cas contraire ne pourra pas prendre part à l'épreuve.

## 6 - 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.

## 7 - Obligations des organisateurs

Lorsque l'épreuve comporte une dimension raid ou multi-activités, l'organisation est invitée à prendre connaissance [du guide de l'organisateur produit par le ministère des sports](#)

### 7.1 Validation du règlement et de la nécessité d'un certificat médical

En fonction de l'intensité de l'épreuve (durée, distance, dénivelé, modalité de classement), l'organisateur détermine si un certificat médical est nécessaire ou non. À partir du moment où les déplacements au sol (durée, distance, dénivelé, matériel transporté ou non) font apparaître un effort physique marqué, un certificat médical de non contre-indication spécifique doit être exigé par l'organisateur.

### 7.2 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 ou n'est plus disponible pour assurer la tâche.
- À 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 géo-localisation GSM/GPS (mouvement de marche au sol).
- Après la manifestation les organisateurs doivent produire un bilan des incidents ou **accidents** survenus au cours de leur épreuve et le retourner à la commission compétition de la FFVL [ccpp@ffvl.fr](mailto:ccpp@ffvl.fr)