

Le règlement Trotte et Vol 2018

1. BUT DU JEU

La Trotte et Vol 2018 est une marche et vol organisée du 14 au 15 juillet dans le massif des Bauges. Le but est de relier différentes balises entre elles qui seront définies au préalable par l'organisation. Il n'y a pas de parcours imposé, l'ordre des balises est donc choisi librement par les compétiteurs.

Durant la course, les pilotes n'auront le droit que de marcher ou de voler en portant l'intégralité de leur matériel de vol pour rallier les balises.

Le samedi soir, un point de rassemblement au cœur du massif des Bauges permettra à toutes et tous de pouvoir partager leurs aventures du jour.

L'organisation invitera pilotes et assistant(e)s pour un repas compris dans l'inscription.

2. PROGRAMME

Samedi 14 juillet :

- A partir de 7h30 : Accueil des pilotes et petit déjeuner chez Sky Dreams – 171 chemin de la Liu 73000 Sonnaz
- 9h : Briefing obligatoire pour tous les pilotes
- 10h30 : Départ de la course
- 20h30 : Arrêt de la course
- Le soir, barbecue à la base de loisirs, les îles du Chéran 73340 Lescheraines

Dimanche 15 juillet :

- 6h : Reprise de la course
- 16h : Heure limite de retour au terrain d'atterrissage de Brocolis, au sol ou à la verticale de sa position.
- 17h : buffet, casse-croûte, podium et remise des lots qui seront tirés au sort parmi les participants.

3. ASSISTANTS

Pour l'édition 2018, les assistants sont fortement conseillés et bienvenus, mais les pilotes ayant déjà l'habitude de ce genre d'épreuve peuvent choisir de concourir sans assistant.

Pour les pilotes sans assistance, l'organisation pourra prévoir un transport du matériel de bivouac. Le matériel devra être au préalable déposé lors du briefing de départ le samedi matin. Il sera apporté aux pilotes uniquement à la base de loisir de Lescheraines, le samedi soir.

4. BIPLACE

Le passager Biplace doit être Licencié/Assuré à la FFVL au moyen d'une licence pratiquant.

5. COMITE DE COURSE

Le comité de course sera là pour traiter toute contestation, infraction ou litige. Composé du directeur d'épreuve, d'un autre membre de l'organisation et d'un pilote participant, ce comité est habilité à appliquer une pénalité, voire à disqualifier un pilote.

Que ce soit à cause des conditions météo ou pour toute autre raison importante, le directeur d'épreuve garde la possibilité de reporter le départ de la course, ou de la suspendre, voire de l'arrêter. Dans ce cas, les pilotes et leur assistant sont prévenus par tous les moyens à disposition de l'organisation : sms, téléphone, annonces radio et contacts sur le terrain.

6. MATERIEL

Aile, parachute de secours et sellette doivent être homologués. Pour encourager l'association du vol de distance et de la marche à pied et non celle de la course à pied avec une aile de speed flying dans un mini sac à dos, charge alaire **maximale** admise de **4**.

Exemples :

pour un PTV de 70kgs = surface minimale de l'aile 17.5m²

pour un PTV de 80kgs = surface minimale de l'aile 20m²

pour un PTV de 90kgs = surface minimale de l'aile 22.5m²

La surface prise en compte est celle mentionnée par le constructeur sur le Stickers de l'aile.

Le PTV pris en compte est celui en configuration de vol pendant la course. De fait, il se peut que lors d'un de vos atterros vous croisiez un membre de l'organisation avec un pèse personne sous le bras pour vérification. [Oui oui, on est capable, un Zéléphant volant aime bien savoir combien pèsent ses copains de la savane...](#)

Mais pas de prise de tête avec cette charge alaire, retenez simplement que les trop mini ailes ne passent pas, c'est tout...

Pendant la course, possibilité de changer de sellette ou d'aile mais uniquement en cas de détérioration ou de problème pouvant concerner la sécurité du pilote, et seulement après acceptation du directeur d'épreuve. Le matériel de remplacement doit être quasi équivalent en poids et en performance au matériel remplacé, normal, mais vous avez toutefois le droit de prendre plus lourd et moins performant !!!

Pendant les horaires de course, dès que le pilote est en déplacement, que ce soit en courant, en marchant, en chantant ou en volant, il doit avoir **en permanence** sur lui : son aile + sellette + parachute de secours + casque + téléphone portable + radio + GPS + fiche de course.

C'est le minimum obligatoire

C'est vrai, une radio pèse aux alentours des 347 grammes, mais c'est un bel outil de sécurité entre le pilote et son assistant, et aussi un beau moyen de partager, surtout pendant le vol, pour dire, par exemple à son assistant, que l'on est à 3400m et en transition vers le goal !!!

Lors de votre inscription, une fréquence vous est attribuée pour éviter d'avoir 189 pilotes sur le même canal !!

7. REGLES ET DEVOIRS

Le pilote doit respecter les règles de vol à vue qui s'appliquent au parapente conformément à la réglementation française. Gare au gorille mais surtout aux nuages ...

Participer à une marche et vol ne soustrait pas non plus au total respect des autres règles classiques ; propriétés privées, zones interdites à la circulation piétonne comme voies ferrées, voies rapides, autoroute, sentiers interdits par arrêtés municipaux, etc...

Les pilotes restent autonomes pour leurs prises de décision, pour la marche mais aussi et surtout pour le vol ; choix des lieux de décollage, des plans de vol et des atterrissages en fonction du terrain, des conditions météo et de l'état de forme du moment.

Pilotes et assistants doivent s'organiser pour que portables et radios soient chargés correctement pour les heures de course.

Comme toute autre compétition sportive française, cette marche et vol est soumise par la loi française aux règles de la lutte contre le dopage : l'usage de produits dopants est donc strictement interdit hors cadre de prescriptions médicales particulières et justifiées.

Le samedi matin, lors des dernières formalités « administratives » d'avant le départ, chaque pilote signe une décharge de responsabilité envers l'organisation et une autorisation à l'organisation d'utiliser son image à travers les photos, films, reportages, articles pris ou effectués pendant la course.

Pour le moment nous avons fait le choix de ne pas fournir de trackers car beaucoup de zones d'ombres dans le massif des bauges, et souvent pas mal de problèmes pour la gestion internet.

Pilotes et assistants reçoivent une fiche course sur laquelle sont mentionnés les différentes infos de sécurité et les numéros utiles, y compris pour le pointage.

8. PENDANT LA COURSE

Le pilote active son GPS dès qu'il démarre sa journée de course, ce qui lui permet d'avoir une trace de son évolution sur le parcours.

Cette trace GPS doit être fournie en format ICG UTM WGS84, avec au moins un point par minute de vol, et un point tous les 200 m de marche.

Cette trace GPS doit montrer également au minimum un point dans chaque cylindre de balise. Le cas échéant, le pilote est arrêté au point le plus près du cylindre de la balise non validée. Donc attention, que ce soit en volant ou en marchant, faire demi-tour trop tôt en bordure de cylindre pour gagner quelques minutes peut coûter cher au classement final, et bonjour la déprime à la remise des résultats ... et des lots !!!

A l'arrivée au goal, le **temps** de course du pilote est arrêté à l'instant du premier point marqué dans le cylindre concerné.

9. FIN DE COURSE

1er cas : Le parcours pilote se termine lorsque le goal est validé. Celui-ci constitue nécessairement la dernière balise, impossible donc de valider postérieurement une autre balise.

2ème cas : Dimanche 15 juillet à **16h00**. Les balises ne peuvent pas être validées au-delà de cet horaire limite, que le goal soit validé ou non.

Chaque pilote devra transmettre à l'organisation les traces GPS correspondant aux des deux jours de course. Chaque pilote doit fournir le câble correspondant à son GPS pour le déchargement.

10. CLASSEMENT

Le classement est établi :

- D'abord en classant en premiers les pilotes arrivés au goal. Ils seront départagés entre eux en fonction de leur nombre total de points sur les deux jours de course.
- Puis les pilotes non rentrés au goal seront classés entre eux en fonction de leur nombre total de points sur les deux jours de course.
- Exemple : un pilote ayant validé 3 balises à 100 points et rentré au goal avant 16h sera classé devant un pilote ayant validé 20 balises à 500 points mais non rentré au goal...
- A noter, la balise de la base de loisir de Lescheraines aura un nombre de points importants attribués, afin d'inciter les pilotes à venir se rassembler le samedi soir.

En cas d'égalité de points entre pilotes, le classement se fera sur l'heure de validation du goal.

11. SECURITE

Comme d'habitude, de suite après son atterro, un pilote doit replier IMMÉDIATEMENT son aile parapente. Une aile au sol non rassemblée ou non repliée signifie :

“J'ai BESOIN de SECOURS “

Pointage sécurité : Après chaque fin de course, c'est-à-dire samedi soir et dimanche à 16h00, le pilote ou son assistant a **30 mn max** pour pointer par **sms** au numéro de téléphone spécifié sur **la fiche course**, ceci pour éviter à l'organisation tout questionnement, recherche ou déclenchement de secours pour rien.

On pointe par sms en donnant son nom, prénom, n° de pilote ainsi que les coordonnées GPS en UTM du point de fin de course du jour, et vous recevrez un accusé de bonne réception.

Tout retard important au pointage ou pire une absence de pointage sécurité peut entraîner une pénalité importante voire une disqualification du pilote si récidive.

Pour des raisons évidentes de sécurité et de respect, tout pilote qui arrête définitivement la course **avant** le dimanche 16h00 doit **dès que possible** avertir l'organisation, de vive voix auprès d'un des responsables de l'organisation, ou par sms mais en s'assurant d'avoir un accusé de bonne réception de la part de l'organisation dans la demi-heure qui suit son envoi, ceci pour éviter toute méprise.

Tout pilote ou assistant qui voit un pilote en difficulté doit lui porter assistance si c'est possible, avertir ensuite les secours si nécessaire et prévenir après l'organisation par les moyens en sa possession. Le comité de course peut ensuite selon le contexte attribuer une compensation au niveau du classement de l'équipage pilote/assistant qui aura porté secours Rappel, si besoin est, tout déclenchement de secours se fait directement par la personne qui le juge utile. Voir fiche de course

Voilà pour le moment, et c'est déjà pas mal !!!

Pour info, règlement FFVL compétitions Marche et Vol

— ->[Lien vers le règlement FFVL](#)<— -