

## **Règlement Cantal Air Tour 2025 :**

### **1. La course**

Le Cantal Air tour se déroulera du vendredi 26 juin 2026 - 9h au dimanche 28 juin 2026 17h.

Le briefing aura lieu vendredi 26 juin 2026 à 8h30 devant la salle des fêtes de Cheylade.

Le départ de la course de 3 jours sera donné à la suite de ce briefing.

L'organisation vous demande d'être en mesure de prendre le départ dès le début du briefing.

S'en suivra la remise des prix dès le regroupement de tous les concurrents vers 18h.

Le principe :

C'est une course de marche et vol où les concurrents se déplacent uniquement à pied (avec leur matériel de vol) ou en parapente.

Le principe est d'effectuer un parcours en trois manches, dont chacune des manches est dévoilée la veille au soir par les organisateurs, en fonction des conditions météo.

Les passages dans les rayons de balises se feront à pied ou en vol, sauf dans le cas où l'organisation indique qu'une balise doit se passer impérativement à pied pour complexifier la manche.

### **2. Organisation**

#### **2.1 Organisateur et directeur d'épreuve**

L'organisateur est l'association Cantal Air Organisation (association loi 1901). Le directeur d'épreuve est choisi par l'organisateur.

#### **2.2 Jury/Comité de course**

Le directeur d'épreuve, l'organisateur et deux pilotes (l'un désigné par l'organisateur et l'autre élu par les compétiteurs) constituent le comité de course. Ce comité statuera en cas de litige entre concurrents, pourra sanctionner des pilotes par une pénalité et validera les calculs de distance permettant l'établissement du classement.

Le comité de course se réserve le droit d'adapter les règles de la course s'il le juge nécessaire.

#### **2.3 Conditions de vol et de marche**

Les pilotes sont les seuls à prendre les décisions qui s'imposent quant au choix des itinéraires pédestres et des vols, l'analyse et l'anticipation de l'évolution des conditions du terrain et des conditions météorologiques devant être un souci de chaque instant.

#### **2.4 Conditions de report ou d'annulation**

Si les prévisions météorologiques s'avèrent particulièrement défavorables, le comité de course se réserve la possibilité de reporter le départ de la course. De même, il peut neutraliser la course sur une partie de la durée de l'épreuve. Dans ce cas, les pilotes seront avertis par SMS ou via l'application Telegram.

#### **2.5 Annulation Totale**

En cas d'annulation due à une météo trop défavorable durant l'ensemble de l'épreuve, l'organisation retiendra 30 euros de frais d'organisation par équipe.

### 3. Pilotes

#### 3.1 Conditions générales de participation.

- Être âgé(e) de plus de 18 ans
- Pour les pilotes licenciés FFVL, être titulaire de la carte compétiteur FFVL. Pour les pilotes étrangers, du niveau IPPI 5
- Pour les pilotes non licenciés FFVL, être titulaire du niveau IPPI5, d'une assurance responsabilité civile aérienne et être en possession d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique du parapente et de la randonnée sportive en montagne en compétition durant 3 jours, daté de moins d'un an par rapport au premier jour de course

L'organisation recommande fortement aux pilotes de souscrire une assurance individuelle accident. En effet, les concurrents ne bénéficient d'aucune assurance complémentaire en dehors de leur couverture individuelle.

La sélection des participants est faite par ordre d'arrivée des dossiers d'inscription complets (documents + paiement). L'organisateur se réserve le droit de sélectionner des participants par choix discrétionnaire dans la limite de 5 participants.

#### 3.2 Règles de course.

- Le pilote doit avoir avec lui en permanence son matériel de vol (cf article 6.1).
- Le pilote choisit un matériel unique et complet pour les trois jours de course. En cas de dommages et sous réserve de l'approbation du jury, le pilote peut en changer (cf. article 6.1.2).
- Le pilote doit voler dans des conditions aérologiques adaptées à son niveau de pilotage et à sa fatigue. Il est responsable de ses choix et s'engage à ne pas s'exposer physiquement.

#### 3.3 Règles de déplacement.

- Pendant les horaires de course, le pilote a le droit seulement de marcher et de voler, toute autre forme de déplacement est strictement interdite (nage, escalade, etc.). En dehors des horaires, notamment pour rejoindre les lieux de bivouac, le concurrent peut avoir recours à n'importe quel type de transport.
- Route : Seuls les itinéraires autorisés aux piétons peuvent être empruntés. Il appartient à chacun d'en sortir à ses risques et périls. Les itinéraires soumis à des arrêtés sont interdits.

#### 3.4 Règles de vol.

##### 3.4.1 Règles générales de vol.

- La violation d'un espace aérien contrôlé entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification immédiate du pilote. (Plus de précision sur les espaces aériens à l'art. 8.1)
- Le pilote doit être en mesure de fournir une trace Live Tracking ou GPS de tous ses déplacements en marche et en vol afin qu'elle puisse être contrôlée par l'organisation. Le défaut de production de trace ou d'une partie de la trace peut entraîner des sanctions allant de la pénalité à la disqualification du pilote.
- Le pilote s'engage à respecter les règles de vol à vue qui s'appliquent au parapente conformément aux lois françaises (notamment vol interdit dans les nuages, etc.). Le non-respect de ces règles constitue une faute grave qui entraînera des sanctions allant de la pénalité à la disqualification du pilote.

##### 3.4.2 Vol sous la pluie.

Lors du Cantal Air Tour le vol sous la pluie est interdit.

Tout décollage sous une pluie avérée (radar de pluie, constaté par un juge arbitre, un concurrent témoin, assistant témoin etc...) entraîne la disqualification du pilote.

Tout pilote qui, à un moment donné en vol, se retrouve sous la pluie, même s'il est déjà en vol depuis longtemps sans pluie, établit une faute. (Mauvaise analyse, observation, anticipation ...) Il doit mettre tout en œuvre pour atterrir en toute sécurité et le plus rapidement possible. S'il n'est pas possible pour lui d'atterrir dans l'immédiat, il doit faire le maximum pour se dégager de la zone soumise aux précipitations et ce même si c'est totalement préjudiciable pour la suite de sa progression dans la course. En fonction de l'effort réalisé soit pour atterrir, soit pour se dégager de la zone, les sanctions iront de la pénalité à la disqualification du pilote.

Si après s'être dégagé de la zone de pluie, les conditions permettent la poursuite du vol, le pilote peut continuer. Cela ne le dispense pas de recevoir une sanction allant de la pénalité à la disqualification.

Tout redécollage avec une voile mouillée est strictement interdit. Dans le cas de figure où un pilote vole sous la pluie, et va se poser. Il devra mettre tout en œuvre pour faire sécher sa voile avant de redécoller.

### 3.5 Application des pénalités

Le comité de course se réserve le droit d'ajuster les pénalités en fonction de la gravité des faits et des intentions sous-jacentes.

Tout pilote ayant été pris ou soupçonné d'avoir triché pourra faire l'objet de pénalités ou, plus grave, d'une disqualification.

Une pénalité peut être aussi décidée dans le cas où le jury juge la conduite d'un pilote dangereuse pour son intégrité physique, notamment dans son choix de voler dans des conditions extrêmes (vent fort, orage à proximité). Cette pénalité peut s'appliquer pendant la course ou a posteriori après vérification des traces.

Les pénalités peuvent être de plusieurs sortes en fonction de la gravité des faits reprochés.

- Pénalité de temps ajouté au chrono de votre manche. Qui n'affectera donc que les points de vitesse. (cf 5.8.2 : scoring)
- Pénalité de points. Des points sont retirés de votre score de la manche.
- Nullité du score de la manche

### 3.6 Communication

Application Telegram.

Afin de faciliter les échanges avec l'organisation, et notamment la gestion de la sécurité, tous les concurrents et leurs assistants doivent télécharger et installer l'application Telegram. Cette application permet à l'organisation d'effectuer une communication groupée à l'ensemble des pilotes et de leurs assistants. Elle permet également une communication individuelle et synchrone à chaque équipe pilote-assistant. Un memo sur les actions à effectuer pour un fonctionnement effectif le jour du début de la compétition sera envoyé à tous les concurrents par email.

### 3.7 Médias

Chaque pilote est encouragé à partager chaque jour directement avec l'organisation une sélection de photos/vidéos qu'il aura personnellement réalisé pendant la course. On l'encourage également à uploader le contenu de sa caméra action/embarquée auprès de notre CM ou cameraman qui sera susceptible de l'utiliser pour la réalisation du film rétrospectif, ou du résumé de la manche sur les réseaux sociaux en faisant mention du pilote évidemment. Toutes publications sur les réseaux sociaux d'images / vidéos réalisées pendant l'épreuve devront obligatoirement mentionner le Cantal Air Tour.

## **4. Assistants**

### **4.1 Nécessité**

Chaque pilote doit obligatoirement avoir un assistant.

Un pilote ne peut pas changer d'assistant pendant la course, sauf après demande auprès du comité de course. Il est accepté qu'un assistant puisse prendre en charge deux pilotes tout au long de la course.

L'assistant doit assurer les missions décrites ci-dessous.

### **4.2 Rôle et missions**

L'assistant apporte un soutien logistique et oriente la stratégie de course de son ou ses pilotes. Il n'est pas là pour porter le matériel de vol obligatoire spécifié plus loin. Si c'était le cas, des sanctions allant jusqu'à la disqualification pourraient être prononcées envers le pilote.

Il sert aussi de lien entre le PC course et le compétiteur, il informe régulièrement l'organisateur sur l'état de son (ses) pilote(s) afin de mettre à jour les actualités du site. Il doit se rendre aux points de rencontre avec l'organisateur et joue un rôle de relais pour les informations de sécurité.

Il déclenche les secours au besoin en cas de difficulté d'un pilote.

Si les pilotes ont besoin de soins ou si certaines blessures peuvent être en contre-indication avec la poursuite de l'épreuve, c'est à l'assistant de contacter le PC sécurité.

### **4.3 Disponibilité de l'assistant**

L'assistant doit être joignable 24 h/24 par téléphone portable. Pour communiquer avec les pilotes, l'organisation contacte en priorité l'assistant.

### **4.4 Communication**

Tout comme pour le pilote, l'assistant se doit d'avoir l'application telegram fonctionnelle sur son téléphone le jour du début de la course afin de permettre la communication avec l'organisation. (cf art. 3.5)

### **4.5 Médias de l'équipe**

L'assistant ou le pilote doivent envoyer à l'organisateur une actualité par jour. Cette actualité peut être envoyée par SMS ou par email et se présenter sous forme de quelques lignes d'info sur le pilote (forme physique, envies, pensées, choix stratégiques...) et/ou de photos/vidéo.

## **5. Modalités de participation et déroulement de l'épreuve**

### **5.1 Modalités d'inscription**

L'inscription se fera par Internet via le formulaire d'inscription de la FFVL. Afin de valider l'inscription, chaque pilote devra intégralement régler le montant de l'inscription, soit 150 euros par équipe, ainsi que nous faire parvenir l'intégralité des pièces demandées.

Les frais de virement seront à la charge du pilote.

Les pilotes recevront un email de validation de leur inscription. La liste des inscrits sera mise en ligne sur le site du Cantal Air Tour et actualisée régulièrement. Il y a un nombre limité de places ouvertes à 70. Les premiers dossiers complets et validés seront prioritaires. Au-delà, les pilotes seront mis en liste d'attente dans l'ordre d'inscription (dossier complet).

L'organisation se réserve le droit d'inviter des pilotes supplémentaires.

L'organisation se réserve également le droit de refuser un pilote s'il ne présente pas les qualités requises pour participer en sécurité à cette épreuve.

## 5.2 Frais d'inscription

Les frais d'inscription de 150 euros comprennent :

- Petit déjeuner de bienvenue le vendredi matin à la salle des fêtes de Cheylade
- Repas bivouac soir 1 ou 2
- Repas dimanche après-midi
- La gestion de la sécurité
- Le prêt d'un live tracker pour la sécurité et le suivi pendant la course. (Un chèque de caution supplémentaire non encaissé d'un montant de 15€ sera demandé lors du retrait des dossard)
- Participation au tirage au sort final lors de la remise des prix.

Clause de non remboursement : En cas de désistement à partir du 5 Juin 2025, l'organisation ne remboursera pas le montant de l'inscription sauf si un certificat médical est fourni. En cas de remboursement de l'inscription, quels que soient le motif ou la date de désistement, 30 euros seront conservés au titre des frais de dossier.

## 5.3 Liste des inscrits

L'organisateur considère que tous les pilotes inscrits au Cantal Air Tour participent à l'intégralité de l'épreuve.

## 5.4 Décharge de responsabilité et droits à l'image

Chaque pilote doit impérativement signer la décharge de responsabilité fournie par l'organisation.

Les pilotes autorisent le Cantal Air Tour à utiliser leur image pour les photos, films, reportages, articles...

## 5.5 Pointage sécurité

Tous les pilotes inscrits doivent impérativement pointer directement ou se faire pointer par leur assistant, par SMS/telegram, au plus tard 30 min après l'arrêt de la course le vendredi, le samedi et le dimanche. Le pointage sécurité permet à l'organisation de ne pas déclencher des recherches et des secours inutilement.

L'absence de pointage sécurité constitue une faute grave qui entraînera des sanctions allant de la pénalité à la disqualification du pilote.

Procédure de retrait ou de désistement : Si un pilote désire quitter le Cantal Air Tour, il doit aussitôt en informer l'organisateur, qui le supprimera de la liste des pilotes inscrits ou stoppera sa course à son point d'arrêt.

## 5.6 Horaire manche/Heure limite/Temps de course/Temps de repos-nuit/Temps neutralisé

Les horaires des manches seront précisés lors du briefing. Voici à titre indicatif une base susceptible d'évoluer :

- Départ manche 1 le vendredi : donné immédiatement après le briefing. Fin de manche : 20h - 21h, défini lors du briefing d'avant manche
- Départ manche 2 le samedi : 7h-9h (définis la veille) , fin de manche : 20h-21h
- Départ de la manche 3 le dimanche : 7h-9h , fin de manche : 15h

Le comité de course peut en raison des conditions météorologiques par exemple décider d'un report de l'horaire de départ pour chacune des manches.

## REMARQUES :

Durant le temps de repos après la fin de chaque manche et avant le départ de la suivante, le pilote ne dépend plus de la course.

Lors du redémarrage de la course (après repos nuit ou temps neutralisé), le pilote doit réactiver son Live Tracker et son GPS à moins de 200 m du dernier point d'arrêt dans le cas d'un temps neutralisé, ou dans le périmètre de la balise Start dans le cas d'un départ de manche.

## 5.7 Cas d'urgence/déclenchement des secours

Dès son arrivée au sol, le pilote doit replier IMMÉDIATEMENT son parapente. Un parapente au sol non rassemblé ou non replié signifie : "J'AI BESOIN DE SECOURS".

Le pilote qui vole à proximité d'un pilote en difficulté doit lui porter assistance ou avertir par tous les moyens le directeur d'épreuve. Le jury appréciera le mode de compensation du score du pilote qui aura porté secours.

En cas d'accident :

Étape 1 : Le déclenchement des secours s'effectuera directement auprès des services de secours (même procédure qu'un secours hors course).

Étape 2 : Le pilote ou l'assistant informera dès que possible l'organisateur afin de prendre les mesures appropriées.

## 5.8 Classement

5.8.1 Le classement de la compétition s'effectue en totalisant le score des 3 manches. Dans le cas d'une manche où le vol est déclaré interdit par l'organisation et/ou le comité de course pour quelques raisons que ce soit (en outre à cause des conditions météorologiques ou encore zone aérienne réglementée active) un coefficient minorant de 0.7 s'applique à la manche.

### 5.8.2 Scoring

Pour chacune des manches le scoring suivant s'applique :

Chaque manche a une valeur de 1000 points répartis pour partie en **Points Distance** et pour partie en **Points Vitesse**. Le ratio s'effectue par le calcul suivant :

Temps du 1<sup>er</sup> à boucler la totalité du parcours/temps total alloué à la manche = détermine le coefficient arrondi au centième près des points de distance. Le reste étant attribué à la vitesse. Une limite minimum de 10% des points alloués à la distance et 10% minimum des points alloués à la vitesse est appliquée.

Exemple 1 : le 1<sup>er</sup> pilote clôture la manche en 2h sur un temps alloué de 10h.  $2/10 \times 1000 = 200$ pts de distance => 800 points de vitesse.

Exemple 2 : le 1<sup>er</sup> clôture la manche en 9h30 sur un temps alloué de 10h, théoriquement 95% des pts devraient être alloués à la distance ( $9.5/10 \times 1000$ ) mais avec la limite des 10%, 900 pts sont alloués à la distance et 100 points à la vitesse.

- Les points de vitesse sont attribués de la manière suivante :

$(T_{vainqueur} / T_{pilote})^\alpha \times \text{Pts de vitesse manche}$

$T_{vainqueur}$  : temps du premier pilote (référence).

$T_{pilote}$  : temps du pilote en question.

$\alpha$  : paramètre de contrôle de la non-linéarité afin de favoriser un écart de points plus conséquent en début de classement et ainsi départager de manière franche la tête de course. Cette valeur est fixée arbitrairement à 3 et pourra être ré-évaluer le matin de la manche et annoncé au briefing.

Ainsi le 1<sup>er</sup> à compléter le parcours établit le temps de référence et marque 100% des pts de vitesse.

- Dans le cas où le pilote n'atteint pas le but avant la fin de la manche, aucuns points de vitesse ne sont attribués.

- Les points de distance disponibles sont attribués à chaque pilote de manière linéaire, en fonction de la distance parcourue par le pilote par rapport à la distance de la manche.

- Dans le cas où aucun pilote n'atteint le but avant la fin de la manche, aucuns points de vitesse ne sont alloués à la manche. Le pilote étant le plus proche du but (à pied ou en vol) établit la distance de référence de la manche et score 100% des pts de distance. Pour les pilotes suivants les points de distances sont attribués de manière linéaire en fonction de la

distance parcourue par le pilote par rapport à la nouvelle distance de référence de la manche.

#### 5.8.3 Balises

- La trace de chaque pilote doit comporter au moins un point dans chaque cylindre de balise pour la valider. Attention donc, au paramétrage de l'enregistrement de votre trace GPS, notamment lorsqu'une balise est validée à pied.
- Pour valider les balises terrestres, il faudra signer à l'endroit consacré.
- En cas de non-validation d'une balise obligatoire du parcours (pas les cas précédemment évoqués), le pilote est ramené à la balise précédente à laquelle on rajoute la distance du point GPS le plus proche de la balise non validée pour calculer les pts de distance. Il ne pourra prétendre à des points de vitesse même s'il a terminé la manche dans le temps imparti.
- Le classement provisoire permanent sera établi en prenant en compte les éléments du live tracking. Toutefois, compte tenu du risque de perte de données du système, tous les concurrents doivent obligatoirement fournir une trace de leur GPS pour vérification des passages de balises à la demande de l'organisateur. Il est donc important soit de stocker les traces dans le GPS, soit de les télécharger dans un ordinateur afin de fournir à la fin de chaque manche ou de l'épreuve l'ensemble des traces. Le pilote choisit les options de la trace en fonction de la capacité de mémoire du GPS et selon son appréciation.
- Un classement provisoire sera établi à la fin de chaque manche, dans l'attente du contrôle de l'ensemble des traces des pilotes.

#### 5.9 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 et rentrant dans le cadre d'une Autorisation à Usage Thérapeutique (AUT) en bonne et due forme.

#### 5.10 Respect de l'environnement

Les pilotes et les assistants s'engagent à ne laisser aucune trace de leur passage et à respecter le milieu dans lequel ils évoluent (faune, flore et sol).

## 6. Matériel de vol

#### 6.1 Matériel obligatoire lors du Cantal Air Tour

Les compétiteurs ont le choix du matériel utilisé, ce choix est placé sous leur seule responsabilité. Le matériel de vol doit être homologué et conforme à leur PTV.

- Voile solo
  - Sac de portage (unique)
  - Sellette
  - Parachute de secours
  - Casque de parapente : Un casque à la norme EN966 est recommandé, mais pas obligatoire. Il est obligatoire de porter le casque pendant toutes les phases de vol.
  - Téléphone portable chargé et allumé !
  - GPS
  - Live Tracker (prêté par l'organisation)
  - Système de livetracking propre enregistré sur Puretrack (<https://puretrack.io>)
  - Kit de survie : une couverture de survie, une lampe, un sifflet, une sangle, un mousqueton
- Le pilote doit avoir en sa possession la totalité de cet équipement lors des temps de course. Il ne peut pas être porté par une autre personne que le pilote lui-même en course.

Le comité de course peut inspecter l'équipement du pilote à tout moment.

- Radio : la radio doit être allumée et en veille sur la fréquence sécurité pendant toutes les phases de vol.

Il n'est pas possible de changer de matériel de vol, sauf en cas de détérioration du matériel, avec l'autorisation du comité de course.

#### 6.2 Matériel vivement conseillé

- Gants, veste imperméable, bâtons télescopiques, vêtements de rechange, boussole, couteau, crème solaire, vario, trousse de secours, protection dorsale

#### 6.3 LiveTracker

- L'utilisation d'un module Live Tracker permettra un suivi de la course du pilote durant toute l'épreuve sur Internet. La trace du Live Tracker ne constitue pas une preuve du parcours réalisé.

- La mise en marche, l'arrêt et le rechargement du Live Tracker relèvent de la responsabilité du pilote.

- Une mauvaise utilisation du Live Tracker pourra entraîner des pénalités.

- Le pilote a la responsabilité d'apporter une batterie externe pour recharger le live tracker.

- En cas de détérioration de l'appareil, la caution ne sera pas rendue.

#### 6.4 GPS

Chaque pilote gère l'autonomie de son GPS et ses batteries.

Trace GPS : La trace GPS au format UTM WGS84 doit être fournie sous forme d'un fichier au format ICG à l'organisation pour preuve du parcours réalisé par le pilote.

La trace du GPS fournie doit comporter au moins :

- 1 point toutes les minutes en l'air ;

- 1 point tous les 200 m au sol.

Chaque pilote devra fournir le câble correspondant à son matériel pour déchargement des traces et chargement du GPS.

## 7. Parcours

### 7.1 Parcours

Le parcours s'effectue à pied ou en vol en passant les balises définies lors du briefing par le directeur d'épreuve. Le parcours sera choisi en fonction de considérations esthétiques, météorologiques et sportives.

### 7.2 Balises

Pour être considérées comme passées, les balises doivent être franchies, en vol ou à pied, dans un rayon défini lors du briefing. La liste des balises à franchir sera donnée lors du briefing des pilotes par le directeur d'épreuve. Chaque pilote devra être capable de rentrer les coordonnées GPS des balises dans son GPS. Si une balise ne comporte aucune précision elle peut être validée en vol ou à pied. Si une balise est spécifiée terrestre, elle doit obligatoirement être validée à pied en signant à l'endroit mentionné.

## 8. Espace Aériens

Le Massif du Cantal est parsemé d'espaces aériens réglementés. Il est de la responsabilité de chaque pilote d'en prendre connaissance.

Ci-dessous un bref résumé des principales zones :

- En dehors des horaires d'activation de ces zones, toute la partie située au Sud de la TMA Clermont 5 est situé en espace G, plafond à FL115 soit 3500m.

