

LE REGLEMENT DU CHALLENGE 2017

« 24ème Challenge National Parapente Sapeur-Pompier à Val Louron -65 »

Sont admis à participer (dans la bonne humeur obligatoirement) au challenge national tous les Sapeurs Pompiers actifs ou retraités et les personnels administratifs techniques et spécialisés adhérents et à jour de leurs cotisations auprès de leurs unions : Départementale et Régionale et de la Fédération Nationale des Sapeurs-pompiers de France.

Le nombre d'inscrits est fixé par l'organisateur en fonction de ses moyens.

Pour l'édition 2017, le nombre maximum de participants volants est fixé à 60.

Les éventuels participants non Sapeurs-pompiers peuvent s'inscrire, dans la mesure où leur candidature est validée par les organisateurs et dans la limite des places disponibles. Ils seront classés en « open ».

Une responsabilité civile aérienne est obligatoire et les participants signeront avant de participer au challenge, une décharge de responsabilité, en cas d'accident pendant une phase de vol, à l'organisateur du challenge.

MATERIEL DE VOL:

Le matériel de vol utilisé durant le challenge doit être homologué.

A tout moment l'organisateur a le droit d'inspecter un parapente et de l'interdire de vol pour des raisons de sécurité.

Chaque parapente doit être piloté à l'intérieur du domaine de vol défini par son constructeur ou par l'organisme de contrôle qui l'a testé.

Les évolutions dangereuses pour les autres participants ou le public sont interdites. Le Comité de pilote pourra sanctionner ces pratiques.

Les pilotes doivent respecter les priorités d'usage des règles de l'air et les restrictions de vol (vol dans les nuages interdit.)

Toutes les épreuves doivent être réalisées avec le **même matériel** (même voile, même sellette, même parachute de secours) sur l'ensemble du challenge.

Équipements obligatoires : Casque – Parachute de Secours – Radio

Des exceptions pourront toutefois être tolérées par le Comité de Pilotes (exemple : dans le cadre de réalisation de vols biplaces durant une manche par des pilotes initialement inscrits en solo.)

Tous les autres instruments d'aide au vol sont autorisés (Variomètre, GPS ...)

Le GPS pourra être utilisé afin de pouvoir vérifier la trace des balises réalisées pour effectuer un classement plus fiable.

Les pilotes qui visent le podium sont fortement encouragés à être équipés de GPS.

ORGANISATEURS:

- Pendant le challenge:

L'organisateur présentera un directeur d'épreuves qui doit être un pilote expérimenté, très bon connaisseur du site et parfaitement instruit de ce challenge.

Dès le début du challenge, le DE devra veiller à la formation d'un comité de pilotes composé de trois pilotes (1 désigné par l'organisateur, les deux autres élus par les participants).

Au cours du briefing général quotidien, le **D.E** doit informer les pilotes sur les points suivants:

- Information sur la Météo locale et les modifications prévisibles du temps sur la journée.
- Informations sur l'Espace aérien, la réglementation, les dangers des sites utilisés, les obstacles etc...
- Informations sur les Moyens de contacter les secours et la navette de récupération.
- Informations sur les Fréquences radio utilisées.
- Prochaine heure de briefing sur le décollage.

Chaque épreuve fera ensuite l'objet d'un briefing plus précis sur le décollage.

- Choix de l'épreuve:

La manche est choisie en fonction des conditions météo et aérologiques du jour avec des difficultés progressives. Le système de calcul des points devra pénaliser les manches courtes et celles où les difficultés sont concentrées en début de manche.

LES EPREUVES:

Différentes épreuves pourront être définies et indifféremment cumulées les unes aux autres. La performance du grand et beau vol devra être privilégiée. Chaque pilote se verra crédité d'un nombre de points défini par kilomètre parcouru dans les diverses épreuves proposées.

Les franchissements de balises, s'il y a lieu, seront comptabilisés après déclaration sur l'honneur. Le Comité de pilote pourra demander à contrôler la validation des balises en récupérant les traces GPS, pour ceux dotés de cet équipement ;

1°- Course au but:

Cette épreuve se caractérise par un parcours avec balises ou non et but fixé. Le pilote arrivé premier est crédité, en plus des points kilométriques, de 30 points, le 2° de 25 points, le 3° de 20 points, le 4° de 15 points, le 5° de 10 points, le 6° de 5 points, le 7° de 4 points, le 8° de 3 points, le 9° de 2 points, le 10° de 1 point. Les suivants, des points kilométriques seulement.

Le site de décollage devra pouvoir permettre le décollage simultané des participants à l'intérieur d'une fenêtre fixée par le DE. (1/2 heure environ)

2°- Temps mini:

Cette épreuve se caractérise par un temps de départ variable, car choisi par le pilote à l'intérieur d'une fenêtre temporelle définie (2h environ). Le pilote le plus prompt à réaliser le parcours avec balises ou non et but fixé a remporté la manche et les suivants sont hiérarchisés en fonction de leurs temps respectifs. C'est en quelque sorte une course contre la montre. Le pilote arrivé le premier est crédité, en plus des points kilométriques, de 30 points, le 2° de 25 points, le 3° de 20 points, le 4° de 15 points, le 5° de 10 points, le 6° de 5 points, le 7° de 4 points, le 8° de 3 points, le 9° de 2 points, le 10° de 1 point. Les suivants, des points kilométriques seulement.

3°- Cumul de balises:

Le cumul de balises se fera sur plusieurs balises désignées. La plus lointaine comptant 30 points, la moyenne comptant 20 points, la plus proche comptant 10 points. Ces différents cumuls s'ajouteront aux points kilométriques réalisés. Des balises bonus, un ordre de passage obligatoire, un passage obligatoire par un point remarquable entre deux balises ... pourront également intégrer cette épreuve.

4°- Distance sur axe:

Lors de cette épreuve, une distance maximale sur un axe donné pourra être effectuée et rapportera à chaque pilote des points par kilomètre parcouru. Le pilote arrivé le plus loin est crédité, en plus des points kilométriques, de 30 points, le 2° de 25 points, le 3° de 20 points, le 4° de 15 points, le 5° de 10 points, le 6° de 5 points, le 7° de 4 points, le 8° de 3 points, le 9° de 2 points, le 10° de 1 point. Les suivants, des points kilométriques seulement.

5°- Lâcher d'objets sur cible (appelé plus communément « lâcher de patate »):

Lors de cette épreuve, chaque pilote sera muni d'un objet fourni par l'organisateur (tel que morceau de bois, pomme de terre etc.) et devra le lâcher sur une cible comportant trois valeurs, une centrale de comptant 15 points, une de 10 mètres comptant 10 points, à l'extérieur visible comptant 1 point. La cible pouvant se situer au déco, à l'atterrissage ou sur le parcours de vol.

6°- Durée de vol:

Lors de cette épreuve, un temps, défini au regard des conditions de vol du moment, sera défini. chaque pilote se verra attribué 100 points pour un temps de référence diminué d'un point par minute d'écart en plus ou moins de ce temps de référence.

7° Autres:

Le Comité de pilote pourra proposer toute autre manche adaptée aux conditions météorologiques (parcours au sol, tests de connaissances théoriques, ...)

AFFICHAGE DES RESULTATS:

L'organisateur doit prévoir et annoncer l'heure officielle des résultats de manière à ce que les pilotes puissent faire rectifier d'éventuelles erreurs ou déposer leurs réclamations si besoin.

Les résultats officiels devront être annoncés tous les jours reprenant les résultats des différentes manches organisées ce même jour. La somme de ces résultats déterminera le classement des participants au challenge national des Sapeurs Pompiers.

LE CLASSEMENT:

L'organisateur doit établir un classement aux points:

- 1 classement individuel.
- 1 classement par département (les trois meilleurs résultats individuels seront pris en compte).

Les résultats seront proclamés, si possible en présence des autorités et des médias, à l'occasion d'une cérémonie de remise de récompenses.

LE TROPHEE « ROB'AIR et MARC'HAUT »:

Ce challenge étant avant tout et surtout une rencontre amicale entre sapeurs-pompiers et amis de sapeurs-pompiers parapentistes, le trophée « ROB'AIR ET MARC'HAUT » a été créé en 2017 afin de récompenser le pilote qui

aura, durant le challenge, fait preuve de fair-play , d'humour, d'entraide et d'un comportement remarquable vis à vis des autres participants, des organisateurs et des bénévoles.

Ce trophée, qui sera remis en jeu chaque année, se veut à l'image de Robert CABAGNI et Marco BALDOLI, deux figures emblématiques de ce challenge trop tôt disparus : Il symbolise la solidité dans l'amitié et la sincérité dans ses relations avec les autres....