

REGLEMENT

Sont admis à participer (dans la bonne humeur) au challenge tous Sapeurs Pompiers actifs ou retraités ainsi que les personnels administratifs techniques et spécialisés adhérents et à jour de leurs cotisations auprès de leur union départementale, Régionale et de la fédération.

Le nombre d'inscrits est fixé par l'organisateur en fonction de ses moyens. Les éventuels participants non Sapeur-pompier dans la limite des places disponibles seront classés en open.

Une assurance volant est obligatoire et les participants signeront une décharge à l'organisateur du challenge.

PARAPENTE MATERIEL DE VOL:

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. Les pilotes doivent respecter les priorités en usage dans les règles de l'air, les restrictions de vol, en particulier le vol dans les nuages est interdit.

Le port du casque, le parachute de secours et une radio en état de marche sont obligatoires le GPS peut être utilisé afin de pouvoir enregistrer la trace des balises effectuées et permettre d'effectuer un classement plus fiable. Tous les autres instruments d'aide au vol sont autorisés.

ORGANISATEURS:

- Pendant le challenge:
Présenter un directeur d'épreuves qui doit être un pilote expérimenté, très bon connaisseur du site et parfaitement instruit de ce challenge.

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

- Météo locale et modifications prévisibles du temps.
- Former un comité de pilotes composé de trois pilotes (1 désigné par l'organisateur, les deux autres élus par les participants).
- Espace aérien, réglementations, dangers, obstacles etc...
- N° de téléphone secours et navette de récupération.
- Fréquences radio utilisées.
- Prochaine heure de briefing sur le décollage.
 - Choix de l'épreuve:

La manche choisie l'est en fonction des conditions météo et aérologique 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 de 10 points par kilomètre parcouru dans les diverses épreuves proposées. Les franchissements de balises, s'il y a lieu ne seront comptabilisés qu'après vérification du GPS.

1°- Course au but:

Il se caractérise par un parcours avec balises ou non et but fixé. Le pilote arrivé premier est crédité, en plus des 10 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:

Il 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 à gagné 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 10 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 trois 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 10 points kilométriques réalisés.

4°- Distance sur axe:

Une distance maximale sur un axe donné pourra être effectuée et rapportera à chaque pilote 10 points par kilomètre parcouru. Le pilote arrivé le plus loin est crédité, en plus des 10 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:

Chaque pilote muni d'un objet (tel que bouteille plastique, pomme de terre etc...) devra le lâcher sur une cible comportant trois valeurs, une centrale de 2 mètres 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:

Un temps, défini au vu des conditions de vol du moment, étant 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.

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

Proclamer les résultats avec récompense si possible en présence des autorités et des médias.

LE CHALLENGE:

Mis en place depuis 1993 la coupe symbolisant ce challenge est remise en jeu chaque année. Elle sera attribuée définitivement au pilote remportant le challenge trois années consécutives.

DROIT A L'IMAGE:

Le concurrent donne à l'organisation un pouvoir tacite pour utiliser des photos ou images le représentant.

Le concurrent ne souhaitant pas que son image soit utilisée doit en informer l'organisation le jour même de l'épreuve.