

Championnat de France des Sapeurs-Pompiers Challenge National Parapente Sapeurs-Pompiers

REGLEMENT

ADMISSIONS :

Sont admis à participer à cette compétition tous les Sapeurs-Pompiers et pats, actifs ou retraités, adhérents à la FNSPF. Le nombre d'inscrits est fixé par l'organisateur, en fonction de ses moyens. Les éventuels invités non Sapeur Pompier pourront, dans la limite des places disponibles, être classés en OPEN. Une assurance Responsabilité civile Aérienne est obligatoire. Lors de ce challenge et suivant les conditions météorologiques sera organisé le championnat de France des sapeurs-Pompiers.

PARAPENTE ET MATERIEL DE VOL :

À tout moment l'organisateur a le droit d'inspecter le matériel de vol. Il peut en cas de doute, interdire le 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. Le vol dans les nuages est interdit.

Le port du casque, le parachute de secours et une radio en état de marche sont obligatoires.

Tous les instruments d'aide au vol sont autorisés.

ORGANISATEURS :

▶ Avant la compétition :

L'agrément FFVL est à demander 3 mois avant la date fixée de la manifestation via <https://parapente.ffvl.fr/compet/add>

▶ Pendant la compétition :

Présenter un directeur d'épreuves qui doit être un pilote expérimenté, très bon connaisseur du site et parfaitement instruit de ce challenge. Le DE ne peut en aucun cas participer à ce challenge. Il doit avoir la qualification de Moniteur Parapente.

Au cours du briefing général le DE doit former le comité de pilotes composé de trois pilotes (1 désigné par l'organisateur, les deux autres élus par les participants) et informer les pilotes sur les points suivants :

- Météo, développement du temps.
- Espace aérien, réglementations, dangers, obstacles ...
- N° de téléphones secours, 10 1.
- navettes
- Fréquences radio utilisées
- Prochaine heure de briefing sur le décollage.

▶ Choix de l'épreuve :

La manche est choisie 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 privilégié. Chaque pilote se verra crédité de 10 points par kilomètre parcouru dans les diverses épreuves proposées. Le franchissement de balises sera déclaré sur l'honneur des participants. Les 10 premiers au classement devront être en mesure de fournir une trace GPS, à défaut ils seront déclassés.

1° - Parcours à but fixé :

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 100 points, le 2° de 90 points, le 3° de 80 points, le 4° de 70 points, le 5° de 60 points, le 6° de 50 points, le 7° de 40 points, le 8° de 30 points, le 9° de 20 points, le 10° de 10 points. Les suivants des points kilométriques seulement.

Le décollage devant pouvoir permettre le décollage d'un maximum de participants en simultané à l'intérieur d'une fenêtre fixée par le DE où tous les pilotes être en l'air au top départ.

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. Le pilote le plus prompt à réaliser le parcours (avec balises ou non) a gagné. Les suivants sont hiérarchisés en fonction de leurs temps respectifs. C'est en quelque sorte une course contre la montre. Le pilote arrivé premier est crédité, en plus des 10 points kilométriques, de 100 points, le 2° de 90 points, le 3° de 80 points, le 4° de 70 points, le 5° de 60 points, le 6° de 50 points, le 7° de 40 points, le 8° de 30 points, le 9° de 20 points, le 10° de 10 points. Les suivants des points kilométriques seulement.

3° - Cumul de balises :

Le cumul de balises se fera sur trois balises désignées. La plus lointaine comptant 300 points, la moyenne comptant 200 points, la plus proche comptant 100 points. Ces différents cumuls s'ajoutant 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 100 points, le 2° de 90 points, le 3° de 80 points, le 4° de 70 points, le 5° de 60 points, le 6° de 50 points, le 7° de 40 points, le 8° de 30 points, le 9° de 20 points, le 10° de 10 points. Les suivants des points kilométriques seulement.

5° - Distance max entre 2 points.

Chaque pilote choisi au cours du vol le lieu où il veut tourner

Parcours max = 50 km.

Points = nb de km x 10

Bonus= points multiplié x 2 si retour atterrissage.

Vérifications du point de contournement 2 points

- Gps, pour les meilleurs

- Photos en l'air du pied du pilote et d'un point caractéristique à pointé sur une carte.

6° - Lâcher de balises sur cibles :

Chaque pilote muni d'une balise (bouteille plastique, pomme de terre ...) devra la lâcher sur une cible comportant trois zones : une centrale de 2 mètres comptant 150 points, une de 10 mètres comptant 100 points, une dernière zone comptant 10 points. La cible pouvant se situer au déco, à l'atterro, ou sur le parcours de vol.

Eventuellement suivi d'une Précision d'Atterrissage

Centre 2 m	300 points
Cercle 1 : rayon 20 m	200 points
Cercle 2 : rayon 40 m	100 points
Terrain	50 points
Pénalité si main au sol	nombre de points divisé /2.
Crash et hors terrain	0 points

7° - Durée de vol :

Un temps est défini au vue des conditions de vol du moment, chaque pilote se verra attribué 100 points pour un temps de référence diminué de 10 points par minute d'écart en plus ou moins de ce temps de référence.

8° - épreuves diverses :

Suivant les conditions météorologiques et les possibilités offertes par les sites, le Directeur d'épreuve en accord avec le Comité de Pilotes peut créer des épreuves diverses. Celles si doivent être ludiques et permettre un classement. Le barème des points sera adapté aux difficultés.

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 de pointage ou déposer leurs réclamations si besoin. Les résultats officiels devront être annoncés tous les jours. Ils reprendront les résultats des différentes manches organisées ce même jour. La somme de ces résultats déterminera le classement des participants au Challenge National de Parapente Sapeurs Pompiers.

CLASSEMENT :

L'organisateur doit :

Etablir un classement aux points :

- 1° le Classement individuel
- 2° le Classement par département (les trois meilleurs résultats individuels seront pris en compte)

- 3° Trophée du Fairplay « Rob'Air et Marc'Haut » en mémoire à nos camarades Robert et Marco.

LE CHALLENGE :

Mis en place depuis 1993, le challenge national de parapente est une épreuve se déroulant dans la joie et la bonne humeur.

A bientôt sur les sites de France.

Conseil pour les organisateurs et le DE :

- avant la compétition il est souhaitable que l'on connaisse le niveau approximatif des pilotes (BI / BP / BPC) éventuellement le nombre de vols, ou le type de pratique régulière (Plouf / vols sur site / cross etc...)
- **le niveau étant très hétérogène les épreuves doivent être accessibles à tous**
- pour les vols de distances : les pilotes ne sont pas forcément capables de se vacher, et ne possèdent pas tous des GPS

