

Règlement Fly chablais Challenge 2023

1- Organisation

1.1 Organisateur et directeur d'épreuve

Les organisateurs sont les clubs de parapente présents dans le massif du chablais. Le directeur d'épreuve est choisi par les organisateur.

1.2 Jury/Comité de course

Le directeur d'épreuve, les organisateurs et deux pilotes (l'un désigné par les organisateurs 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.

1.3 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.

1.4 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.

2. Pilotes

2.1 Conditions générales de participation

- Être âgé(e) de plus de 18 ans
- Être titulaire du brevet de pilote confirmé ou, pour les pilotes étrangers, du niveau IPPI 5
- Être titulaire d'une qualification biplace, dans le cas des pilotes participant en équipage biplace
- Être titulaire d'une assurance responsabilité civile aérienne (dans le cas des équipages biplace, la RCA du pilote doit également couvrir le passager)
- 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 (pilote et passager)

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).

2.2 Règles de course

- Le pilote doit avoir avec lui en permanence son matériel de vol (cf. article 5.1).
- 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 5.1.2).
- 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.

2.3 Règles de déplacement

- Le pilote a le droit seulement de marcher et de voler, toute autre forme de déplacement est strictement interdite (nage, escalade, etc.).
- 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 arrêts sont interdits.

2.4 Règles de vol

- La violation d'un espace aérien contrôlé entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification immédiate du pilote.
- 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 très grave qui entraînera des sanctions allant de la pénalité à la disqualification du pilote.

2.5 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.

3. Assistants

3.1 Comment?

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.

3.2 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 les organisateurs 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.

3.3 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.

3.4 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.

4. Modalités de participation

4.1 Modalités d'inscription

L'inscription se fera par Internet en suivant le lien disponible sur le site web www.flychablaischallenge.fr.

Afin de valider l'inscription, chaque pilote devra intégralement régler le montant de l'inscription, soit 125 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 internet et actualisée régulièrement. Il y a un nombre limité de places ouvertes. 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 si il ne présente pas les qualités requises pour participer en sécurité à cette épreuve.

4.2 Frais d'inscription

Les frais d'inscription de 125 euros comprennent :

- la gestion de la sécurité ;
- le prêt d'un live tracker pour la sécurité et le suivi pendant la course.

Clause de non remboursement : En cas de désistement à partir du 1 avril 2023, 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, 5 euros seront conservés au titre des frais de dossier.

4.3 Liste des inscrits

L'organisateur considère que tous les pilotes inscrits à la Fly Chablais Challenge participent à l'intégralité de l'épreuve.

4.4 Décharge de responsabilité et droits à l'image

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

Les pilotes autorisent la Fly Chablais Challenge à utiliser leur image pour les photos, films, reportages, articles...

4.5 Pointage sécurité

Tous les pilotes inscrits doivent impérativement pointer directement ou se faire pointer par leur assistant, par SMS, 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 est une faute très 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 la Fly Chablais Challenge, il doit aussitôt en informer l'organisation, qui le supprimera de la liste des pilotes inscrits ou stoppera sa course à son point d'arrêt.

4.6 Heure limite/Temps de Course/Temps de repos nuit/Temps neutralisé

Les horaires de course seront précisés lors du briefing.

REMARQUES :

Durant le temps de repos nuit, 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.

4.7 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.

Le médecin de l'épreuve peut prendre la décision de stopper un pilote si ce dernier n'a plus les capacités physiques de continuer.

4.8 Classement

- La trace de chaque pilote doit comporter au moins un point dans chaque cylindre de balise.
- En cas de non validation d'une balise du parcours, 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.
- Le classement se fait dans l'ordre d'arrivée des pilotes. L'équipe gagnante est celle qui aura bouclé le parcours le plus rapidement. La prise du temps est effectuée lorsque le pilote arrive dans le rayon de la balise d'arrivée, avec ajout d'éventuelles pénalités.
- Dans le cas où aucun pilote ne boucle la totalité du parcours, le classement s'effectuera en fonction de la distance restante pour atteindre le but. La distance sera prise que le pilote soit au sol ou en l'air à l'heure limite.
- 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 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 le dimanche, dans l'attente du contrôle de l'ensemble des traces des pilotes.

4.9 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.

4.10 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).

5. Matériel de vol

5.1 Matériel obligatoire lors de la Fly Chablais Challenge

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

- Voile solo ou biplace
- 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)
- Kit de survie (couverture de survie, lampe)
- Carte(s)

Le pilote doit avoir en sa possession la totalité de cet équipement lors des temps de course. Il ne peut 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.

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.

5.2 Matériel vivement conseillé

- Gants, veste imperméable, bâtons télescopiques, vêtements de rechange, boussole, couteau, crème solaire, vario, trousse de secours, protection dorsale
- Radio conseillée pour la sécurité

5.3 Live Tracker

- 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 à 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.

5.4 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.

6. Parcours

6.1 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, sur une distance totale pouvant aller de 100 à 250 km. Les concurrents pourront être amenés à visiter le Chablais, le Chablais Suisse, le Faucigny et le Giffre et la vallée de Chamonix. Le départ et l'arrivée de la course se font à la Panthiaz à la Chapelle d'Abondance.

6.2 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.