



La JHF est une compétition de Marche & Vol, utilisant la chaîne du Jura comme terrain de jeu. Organisation par le VLS (Vol Libre Suchet), autour du terrain d'atterrissage officiel de Baulmes.

Pour simplifier la lecture du document, seule la forme masculine est utilisée. Bien entendu, la course est ouverte aussi bien aux femmes qu'aux hommes.

Les règles du jeu

Les organisateurs définissent le parcours de la manche le matin avant le départ de la manche, afin de trouver les bonnes options météo, stratégie et sécurité. Puis les compétiteurs partent pour réaliser le parcours, en passant par le plus de balises prédéfinies et le plus rapidement possible. Le classement est fait selon le nombre de points récoltés. Des malus importants sont appliqués en cas d'arrivée tardive.

Marche & Vol

Seuls 2 moyens de locomotion sont autorisés : votre voile et vos pieds. Le pilote peut être suivi par un assistant, mais cela n'a que peu d'importance vu le concept de l'organisation. Les affaires personnelles non obligatoires durant la course peuvent être embarquées dans une navette, ou stockées au sec.

Pour les participants hors délais ou à bout de force, il est seulement autorisé de prendre les transports publics pour rejoindre l'arrivée, moyennant une pénalité importante.

1. ORGANISATION

1.1 Organisateur et Directeur d'Epreuve (DE)

L'organisateur est le Vol Libre Suchet (commission spécifique). Le Directeur d'Epreuve est choisi par l'organisateur. Le DE gère l'organisation durant la compétition, les briefings, il est la personne de référence.

1.2 Comité de Course (CC)

Le Directeur d'Epreuve (qui est un membre du comité d'organisation, hors compétition) et un pilote désigné par l'organisation, constitue le Comité de Course. En cas de besoin, le DE peut faire appel à d'autres membres du comité d'organisation afin de définir au mieux les parcours selon les conditions météo. Le CC définit les parcours avant les briefings, statue en cas de litige entre concurrents, sanctionne par des pénalités et valide les calculs de distance permettant l'établissement du classement. Le CC 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 au choix de vol ; l'analyse et l'anticipation de l'évolution des conditions du terrain et des conditions météorologiques doit être un souci de chaque instant.

1.4 Conditions de report ou d'annulation

Si les prévisions météorologiques s'avèrent exceptionnellement défavorables, le comité de course se réserve la possibilité de modifier le programme ou les horaires. De même, il peut neutraliser la course sur une partie de la durée de l'épreuve. Dans ce cas, les pilotes seront avertis au briefing, et sur le groupe Whatsapp (important si la décision doit se prendre à tout autre moment).

Toutefois, le Marche & Vol est une activité d'extérieur dont le principe même est de jouer au mieux avec les éléments, tant au sol que dans les airs. Une annulation n'est donc envisageable que pour des raisons météorologiques exceptionnelles (selon degrés de danger MétéoSuisse). Dans ce cas, 50% est remboursé.

Si la compétition doit être annulée en cas de force majeure, le Comité se réserve le droit de prélever une contribution au frais (§ 3.2) ou de reporter la compétition à une date ultérieure.

2. PILOTES

2.1 Conditions générales de participation

Chaque pilote doit obligatoirement :

- Être totalement autonome dans la prise de décision vol / non vol
- Maîtrise technique en conditions de Hike&Fly exigée, englobant le décollage, le vol et l'atterrissage dans des endroits inconnus.
- Être titulaire d'une licence de pilote, catégorie parapente (FSVL ou IPP4).
- Pouvoir justifier d'une RC aérienne

Selon les cas, le Comité peut demander des informations complémentaires afin d'évaluer le niveau de compétence d'un pilote (par exemple une vidéo).

L'organisation recommande fortement aux pilotes d'être titulaires d'une assurance accident individuelle, ainsi que d'une assurance de rapatriement (Air Glacier, Rega). En effet, les concurrents ne bénéficient d'aucune assurance complémentaire en dehors de leur couverture individuelle.

2.2 Règles de course

- Le pilote doit avoir avec lui en permanence son matériel de vol (cf. 4.1).
- Le pilote choisit un matériel unique et complet pour la compétition. En cas de dommages, le participant peut demander une dérogation au CC afin de remplacer partiellement son matériel. Le CC statuera.
- Le pilote doit être en mesure de fournir une trace GPS à la fin de sa manche (GPS personnel), comportant tous ses passages de balises. Cette trace en format igc permettra à l'organisateur de valider les passages des balises. Pas de trace, pas de point.
- Les seules exceptions à la trace igc, sont les balises « sol » et l'arrivée.

2.3 Règles de déplacement

- Le pilote a seulement le droit de marcher et de voler, toute autre forme de déplacement est strictement interdite (nage, vélo, roller, trottinette,...).
- Seuls les itinéraires autorisés aux piétons peuvent être empruntés. Les itinéraires soumis à des arrêtés sont interdits.

2.4 Règles de vol, tolérance 0

- La violation d'un espace aérien contrôlé entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification immédiate du pilote.
- La violation d'une zone aérienne réglementée (les 3 zones de l'arrêté biotope au Mont d'Or, LS-R4,...) entraînera la disqualification du pilote.
- Le pilote s'engage à respecter les règles de vol à vue qui s'appliquent au parapente conformément aux lois suisses et françaises.
- Le lestage est toléré pour autant que le PTV de l'aile soit respecté. Le lest fait partie du matériel de vol et doit donc être porté par le pilote durant la course complète.

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, voire 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 à posteriori après vérification des traces.

3. MODALITÉS

3.1 Inscription

L'inscription se fera par formulaire sur notre site JuraHikeFly.ch. Le paiement se fait par carte bancaire lors de la saisie des informations personnelles. Il y a un nombre limité de places disponibles, les premiers inscrits seront prioritaires, pour autant qu'ils remplissent les critères de sélection. Au-delà, les pilotes seront mis en liste d'attente dans l'ordre d'inscription. L'organisation se réserve le droit d'inviter quelques pilotes supplémentaires (VIP).

3.2 Frais d'inscriptions

Les frais d'inscription comprennent :

- Gestion de la sécurité
- Navette avec affaires personnelles
- Selon le type de d'organisation (nombre de jours), l'hébergement en demi-pension (sac de couchage nécessaire).
- Un système de tracking pour la sécurité et le suivi de la course.
- Apéro et remise des prix après la compétition.

- Prix souvenir pour tous les participants.

Clause de non remboursement : en cas de désistement jusqu'à 30 jours avant la compétition seulement la moitié de l'inscription sera remboursée. Passé cette date, plus aucun remboursement ne sera effectué.

En cas d'annulation par force majeure (par exemple COVID 19), un maximum de 80% sera remboursé (couverture des frais inhérents).

3.3 Liste des inscrits

La liste officielle des participants est actualisée directement sur le site internet, en tenant compte du paiement et des critères de sélection. L'organisation considère que tous les pilotes inscrits à la Jura Hike & Fly participent à l'intégralité de l'épreuve.

3.4 Décharge de responsabilité et droits à l'image

Chaque pilote doit impérativement signer la décharge fournie par l'organisation (le matin avant la course). Les pilotes autorisent aussi la Jura Hike&Fly à utiliser leurs images pour des photos, films, reportages, articles, réalisés dans le cadre de la compétition.

3.5 Assistance

Chaque pilote peut avoir un assistant. L'organisation demandera les coordonnées (nom et n° de téléphone) de l'assistant afin d'avoir un contact supplémentaire durant la course. Un pilote ne peut donc pas changer d'assistant pendant la course, sauf après demande et validation du comité de course.

3.6 Le pointage sécurité

Tous les pilotes inscrits doivent impérativement pointer directement à l'arrivée de l'étape ou communiquer leur état et leur position sur le groupe « Safety » au plus tard 15 minutes après l'heure limite. Le pointage sécurité permet à l'organisation de ne pas déclencher des recherches et des secours inutilement (heure d'arrivée max +30 minutes, au frais du pilote). 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 Jura Hike & Fly, il doit aussitôt en informer le DE qui le supprimera de la liste des pilotes en course et stoppera sa course à son point d'arrêt.

3.7 Temps de course/ Temps de repos nuit / Heure limite / Neutralisation

Le Temps course commence dès le départ officiel de la manche, jusqu'à sa fin. Durant cette période, l'activation du Livetracking est obligatoire. En cas de panne du Livetracking, prendre contact par téléphone avec le DE.

Dans le cas d'une compétition sur plusieurs jours, le temps de repos commence dès l'arrivée, jusqu'au départ de la manche suivante. Il est de plus de 12 heures.

L'Heure d'arrivée limite sera fixée, au-delà de cette limite, une pénalité sera comptabilisée. Comme indiqué précédemment, sans nouvelle d'un concurrent 30 minutes après cette heure limite, les secours seront alertés.

Le CC a le droit de neutraliser la course à tout moment, si un problème majeur survient, l'information sera communiquée par Whatsapp.

3.8 Utilisation d'un moyen transport (train-bus-voiture)

Afin de rendre plus accessible la course, l'utilisation d'un moyen de transport est autorisée pour le retour à l'arrivée. Dans ce cas le nombre de point du jour sera au maximum 1 point de moins que le dernier participant ayant rejoint l'arrivée. Pour le classement général, les participants ayant utilisé un moyen de transport seront classés à la fin.

3.9 Récupération

Seulement en cas de force majeure, une récupération sera organisée.

3.10 Cas d'urgence / déclenchement de 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 DE. Le Jury appréciera le mode de compensation du score du pilote qui aura porté secours.

En cas d'accident :

Étape 1 : Le déclenchement de 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'organisation afin de prendre les mesures appropriées.

3.11 News live en préparation et en course

Les pilotes ou leurs assistants ont la possibilité d'envoyer des nouvelles durant leur préparation et la course. Le page FB de la page Jura Hike & Fly et le compte Instagram sont à disposition (#JuraHike&Fly). Quelques mots ou images, histoire de partager l'esprit de cette aventure. Un prix spécial sera décerné sur ce thème.

3.12 Le classement

- Lors de l'arrivée, chaque participant est tenu de remplir la fiche nommée « Daily Score » et de la remettre au CC.

- Le classement provisoire sera établi après la saisie des « Daily Scores », des éléments du « live tracking » et au besoin, de la trace igc personnelle.

- Le classement est réalisé par cumul des points (sauf cas d'utilisation de moyen de transport)

- La trace de chaque pilote doit comporter au moins un point dans chaque cylindre de balise à rayon défini.

- En cas de non validation d'une balise du parcours, les points de celle-ci seront annulés.

- Lors d'une compétition sur plusieurs jours, les pilotes n'ayant pas participé à la totalité des manches seront classés à la fin, au prorata des manches manquées.
- En cas de total point négatif, le score final est de 0.
- Durant une journée, plus de points ne sont comptabilisés après l'utilisation de moyen de transport.
- Points d'arrivées : lors de chaque manche, le vainqueur obtiendra de plus un nombre de points égal au nombre de participants, le deuxième un de moins et ainsi de suite.
- Les balises « sol » ne sont comptabilisées qu'en cas de présentation d'un selfi avec zone reconnaissable de la balise (panneau, signal, mur,...), et de sa diffusion sur FB ou Instagram avec le #JuraHike&Fly.

3.13 Le dopage

Conformément à la loi et au règlement de Swiss Olympic : l'usage de produits dopants est strictement interdit hors cadre de prescriptions médicales particulières et justifiées.

3.14 Respect du milieu

Chaque pilote et assistant s'engagent à ne laisser aucune trace de leur passage et à respecter le milieu dans lequel ils évoluent. Nous ne tolérerons aucun déchet non biodégradable sur notre passage, ni infraction à la zone du Mont d'Or (protection du biotope), tolérance zéro. La violation de cet engagement entraînera une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification immédiate du pilote (cf. 2.4).

4. MATÉRIEL DE VOL

4.1 Matériel obligatoire lors de la Jura Hike & Fly

Les compétiteurs ont le choix du matériel utilisé, ce choix est placé sous leur seule responsabilité.

- Une voile solo homologuée (unique)
- Un sac de portage (unique)
- Sellette avec protection homologuée (unique)
- Parachute de secours homologué, dans les limites du PTV
- Casque rigide
- Téléphone portable fonctionnant sur le réseau suisse et français (avec données), plus un accu supplémentaire garantissant son bon fonctionnement (app supplémentaires et température) durant une journée de course
- Un GPS permettant d'enregistrer des traces igc (même au sol)
- Kit de survie (couverture de survie, sifflet, lampe, 40 mètres de fil dentaire)

La totalité de cet équipement doit être en possession du pilote lors des temps de course.

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

Selon le système de livetracking utilisé, l'organisation peut demander de télécharger préalablement une application sur son smartphone.

4.2 Matériel conseillé

– Gants, veste imperméable, bâtons télescopiques, vêtements de rechange, boussole, couteau, crème solaire, vario, trousse de secours, une carte géographique de la zone afin de pouvoir facilement se localiser sans GPS.

4.3 Système de tracking

– L'utilisation d'un système de tracking permet un suivi online de chaque concurrent durant toute l'épreuve. C'est un plus au niveau de la sécurité, mais il ne constitue pas une preuve du parcours réalisé. La trace igc fait foi.

– La mise en marche, l'utilisation et l'arrêt du système sont sous la responsabilité du pilote.

4.4 GPS

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

La trace GPS quotidienne en format ICG doit pouvoir être fournie à l'organisation pour preuve du parcours réalisé par le pilote.

La trace du GPS fourni doit comporter au moins un point dans chaque cylindre de balise à rayon défini.

Chaque pilote devra pouvoir fournir le câble correspondant à son matériel pour le déchargement des traces.

5. PARCOURS

5.1 Le parcours

Le parcours s'effectue à pied ou en vol en passant les balises définies lors du briefing, par le Directeur d'Epreuve. Le parcours sera choisi en fonction des considérations météorologiques et sportives. Les concurrents seront amenés à visiter le massif jurassien franco-suisse, une carte d'identité est donc nécessaire.

5.2 Score Race

Une sélection de balise est donnée aux participants. Le but est de cumuler un maximum de point et de revenir au goal avant l'heure d'arrivée. Une fois le goal validé, il n'est plus possible d'aller chercher des points. Une ou plusieurs balises peuvent être obligatoires.

5.3 Race to goal

Toutes les balises sont prédéfinies, ainsi que l'ordre dans lesquelles les passer. Le plus rapide gagne la manche, ceux qui n'arrivent pas au bout seront classés par rapport aux balises comptabilisées et à la distance parcourue depuis la dernière validée. Une fois le goal validé, il n'est plus possible d'aller chercher des points.

5.4 Out and return

Le but est d'aller le plus loin possible, puis de revenir à l'arrivée avant la fin de la manche. Si des pilotes ne rejoignent pas l'arrivée, le classement sera réalisé du plus proche au plus éloigné à l'heure de fin.

Ce règlement est susceptible d'évoluer d'ici la course, seule la dernière version est valide (Vx). La version sera valide sera communiquée au briefing du départ.