



## PROCÉDURES LOCALES

24/07/2024

Date de validation des procédures par la Commission Sport FFVP : -----

Référence du règlement des compétitions FFVP : NP 4.1 du 22/11/2023 (édition 2024)

L'ensemble des documents de référence est disponible sur :  
<https://www.ffvp.fr/kb/organiser-une-competition>

Les procédures locales ont pour but de définir les options retenues par l'organisation lorsque le règlement fédéral (NP4.1) les permet. Elles évitent autant que possible de paraphraser la NP4.1. Les concurrents sont donc tenus de connaître la NP4.1 et les procédures locales. Les procédures locales doivent être validées par la Commission Sport FFVP au moins un mois avant la première épreuve.



## TABLE DES MATIERES

<b>1. Description de la compétition</b> .....	<b>3</b>
1.1. Nom et lieu de la compétition .....	3
1.2. Calendrier de la compétition .....	3
1.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels .....	3
1.4. Adresses pour correspondance et inscription .....	3
<b>2. Généralités</b> .....	<b>4</b>
2.1. Montant des droits d'inscription et remorqués .....	4
2.2. Classes et types de planeurs admis .....	4
2.3. Logiciel d'analyse et de scoring utilisé .....	4
2.4. Enregistreurs de vol .....	4
2.5. Équipements supplémentaires requis .....	5
2.6. Site Internet .....	5
2.7. Base de points de virages .....	5
2.8. Définition de l'espace aérien sportif du championnat .....	5
2.9. Emplacement du panneau d'affichage officiel .....	5
2.10. Messagerie .....	5
<b>3. Procédures au sol</b> .....	<b>6</b>
3.1. Présentation de l'aérodrome .....	6
3.2. Consignes de mise en piste et passage au point de pesée .....	6
3.3. Procédure de pesée .....	6
3.4. Procédure de déballastage en piste .....	6
3.5. Grille de décollage .....	6
3.6. PC vache, informations à communiquer en cas de vache, remise des enregistreurs au retour de vache .....	6
3.7. Dépouillement des enregistreurs .....	6
3.8. Possibilités de dépannage air .....	7
<b>4. Procédures en vol</b> .....	<b>7</b>
4.1. Fréquences radio .....	7
4.2. Décollage (zone de largage) / treuil / décollage autonome .....	7
4.3. Procédure en cas d'atterrissage pendant les remorquages .....	7
4.4. Information d'arrivée .....	7
4.5. Procédure de passage et/ou d'atterrissage en direct .....	8
<b>5. Déroulement des épreuves</b> .....	<b>8</b>
5.1. Dispositions locales relatives au contrôle du trafic aérien (le cas échéant) .....	8
5.2. Zone des épreuves .....	8
5.3. Paramètres des porte de départ et d'arrivée .....	8
5.4. Ouverture de porte de départ .....	8
5.5. Annulation d'épreuve en vol .....	8
5.6. Pénalité altitude d'arrivée .....	9
<b>6. Divergences par rapport au règlement fédéral NP4.1 en vigueur</b> .....	<b>9</b>
<b>7. Annexes</b> .....	<b>9</b>

# 1.Description de la compétition

## 1.1.Nom et lieu de la compétition

- Nom de la compétition : [Championnat Interrégional « Juniors » Grand Sud-Est 2024](#)
- Lieu : [Aérodrome Aspres sur Buëch \(LFNJ\)](#)
- Association organisatrice : [Association Aéronautique d'Aspres – Aéroclub du Buëch](#)
- Altitude de référence de l'aérodrome : [831 mètres](#) (sera utilisée pour la référence des altitudes QNH / AMSL)
- Cette compétition est sélective (ie, elle ne diverge pas par rapport à la NP4.1) : [oui](#)

## 1.2.Calendrier de la compétition

- Date limite d'inscription : [18 août 2024 avant 9h30](#)
- Entraînement non officiel (inclus dans l'inscription) : [17 août 2024](#)
- Période d'inscription : [17 et 18\\* août \(\\*avant 9h30\) 2024](#)
- Période d'inspection technique : [17 et 18\\* août \(\\*avant 9h30\) 2024](#)
- Premier briefing : [18 août 2024 à 9h30](#)
- Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve) : [18 au 24 août 2024](#)
- Remise des prix : [24 août 2024 à 19h00](#)

## 1.3.Noms et fonctions des organisateurs et officiels

- Comité d'Organisation : [Jean-François NEPLAZ](#)
- Directeur de la compétition : [Philippe VILLAIN](#)
- Représentant Régional : [Régis KUNTZ](#)
- Choix des épreuves : [Philippe VILAIN / Régis KUNTZ](#)
- Scoring : [Régis KUNTZ](#)
- Secrétariat : [à paraître](#)
- Sécurité des vols : [Philippe VILAIN](#)
- Météorologue : [Philippe VILAIN / Régis KUNTZ](#)
- Logistique : [à paraître](#)
- Contrôle Technique : [à paraître](#)
- Remorquage : [Emmanuel PRIEUR](#)
- Responsable presse : [à paraître](#)

## 1.4.Adresses pour correspondance et inscription

- Tel : [04 13 38 53 16 – 06 64 93 53 42](#)
- E-mail : [aeroaspres@gmail.com](mailto:aeroaspres@gmail.com)
- Site web : <http://www.aeroaspres.fr/>
- Adresse : [Aérodrome du Chevalet - 1070 route du Chevalet - 05140 Aspres sur Buëch](#)

## 2.Généralités

### 2.1.Montant des droits d'inscription et remorqués

Les frais d'inscription pour chaque planeur s'élèvent à : **20 €**

Ils couvrent toutes les opérations exceptés les décollages.

Le prix d'un remorqué standard (**1400m AMSL**) est de **45 €**

Le montant de la caution de réclamation est fixé à **50 €**

Camping : possible sur place (voir avec le gestionnaire local)☐

Le paiement doit être effectué avant le départ du site de la compétition. L'organisation accepte : espèces, virement bancaire, carte de crédit et chèques français.

IBAN: **FR76 1130 6000 6265 0058 8005 029**

SWIFT (BIC): **AGRIFRPP813**

Quand le virement bancaire est utilisé pour payer l'inscription, le pilote doit envoyer un accusé d'émission du virement bancaire à l'organisation à

### 2.2.Classes et types de planeurs admis

- **Classe « Club »**      **handicaps NP4.1.D § 2**

Nombre maximal de planeur admis dans la compétition : **20**

### 2.3.Logiciel d'analyse et de scoring utilisé

Le logiciel SeeYou (version 10 ou supérieure) sera utilisé comme logiciel de d'analyse des vols et de calculs des points.

Le script de scoring FFVP en vigueur le jour de la 1<sup>ère</sup> épreuve sera appliqué.

### 2.4.Enregistreurs de vol

Les enregistreurs de vol admis sont décrits dans la NP4.1 en vigueur.

Pour le Championnat Régional, l'enregistreur GPS principal doit être obligatoirement de l'un des types suivants :

- enregistreur homologué par l'IGC.
- ou appareil compatible FLARM (même non homologué par l'IGC) construit après le 1er janvier 2005.

L'organisation demandera deux semaines avant la compétition à chaque concurrent de lui transmettre un fichier de vol récent de chaque enregistreur déclaré. Ceci permettra de s'assurer de l'identifiant et du bon fonctionnement (GPS, altitude et capteur moteur le cas échéant).

**XCSOAR** : Les fichiers de vol issus de XCSOAR sont nommés de manière générique XCS-AAA. Le trigramme AAA représente le n° de Logger par défaut. Afin d'éviter la redondance des noms utilisés par défaut, et en accord avec l'organisation, les pilotes devront identifier leurs fichiers de vol avec le n° de concours qu'ils ont déclaré à l'organisation.

*Exemples :*

- *pour le planeur dont le n° de concours est V05, le fichier IGC sera renommé XCS-V05*
- *pour le planeur dont le n° de concours est B321, le fichier IGC sera renommé XCS-321*
- *pour le planeur dont le n° de concours est DB, le fichier IGC sera renommé XCS-0DB*

## 2.5.Équipements supplémentaires requis

Sans objet.

## 2.6.Site Internet

L'adresse du site SoaringSpot de la compétition est : [https://www.soaringspot.com/en\\_gb/championnat-inter-regional-juniors-sud-est-aspr-2024/](https://www.soaringspot.com/en_gb/championnat-inter-regional-juniors-sud-est-aspr-2024/)

Il sera la référence pour les fichiers de points de virage, espace aérien et résultats de la compétition.

## 2.7.Base de points de virages

Le fichier de référence (\*.cup) est disponible sur SoaringSpot (cf §2.6).

- Points de départ utilisables : **001Aspres sur Buech Aero - 425Aspremont - 549Veynes**
- Points de report utilisables : *Nil*
- Point d'arrivée utilisable : **001Aspres sur Buech Aero**

## 2.8.Définition de l'espace aérien sportif du championnat

- Le fichier espace aérien de référence (\*.cub) est disponible sur SoaringSpot (cf §2.6).
- Carte synthétique des zones avec altitudes plancher et plafond : Cf. [Self-Briefing](#)
- Liste des zones interdites : classes A, C, D, zones P, D, R, et toutes zones non autorisées au briefing ou sur la fiche d'épreuve.
- Liste des zones autorisées : classes E, F, G,
- Liste des zones pouvant changer de statut (défini durant le briefing journalier) : certaines zones D, certaines zones R, certaines classes D.
- Gestion des Parcs et des ZSM : Interdit jusqu'au FL195

## 2.9.Emplacement du panneau d'affichage officiel

Le panneau d'affichage officiel est situé en salle de briefing.

## 2.10.Messagerie

Des informations officielles pourront être transmises par le groupe Whatsapp créé par l'organisation pour la compétition. L'organisation configurera le groupe de telle façon qu'elle soit la seule à pouvoir diffuser des messages.



## 3.Procédures au sol

### 3.1.Présentation de l'aérodrome

- Présentation des infrastructures : [Cf. Self-Briefing](#)
- Carte VAC : [Cf. Self-Briefing](#)

### 3.2.Consignes de mise en piste et passage au point de pesée

La vitesse des véhicules circulant sur l'aérodrome est limitée à **20 km/h**.

### 3.3.Procédure de pesée

Des pesées aléatoires des planeurs avec tout leur équipement (batterie / parachute / PDA...) pourront être effectuées chaque jour. Le planeur en surpoids sera pénalisé.

### 3.4.Procédure de déballastage en piste

Sans Objet (Le ballastage est interdit pour cette compétition).

### 3.5.Grille de décollage

Conformément à la NP4.1, la grille est le placement libre : Cependant, les planeurs biplaces seront placés systématiquement à l'arrière de la grille.

Heure limite pour retirer les véhicules de la grille : [voir la fiche d'épreuve](#).

Exemple de grille : [Cf. Self-Briefing](#)

### 3.6.PC vache, informations à communiquer en cas de vache, remise des enregistreurs au retour de vache

Le PC Vache se situe au PC de la compétition

Whatsapp ou SMS PC Vache : [06 64 93 53 42](#)

En cas de vache, le pilote peut :

- Contacter le PC Vache par téléphone et donner les informations (voir fiche de vache) nécessaires au dépannage.
- Contacter le numéro inscrit sur la fiche d'épreuve par SMS ou Whatsapp avec le formatage suivant : [PILOTE] [N° de Concours][nb de points tournées][Latitude][Longitude]

Dans tous les cas, les équipiers doivent, avant de partir en dépannage, informer le PC Vache et vérifier que les coordonnées de la vache ont été bien transmises.

Le fichier IGC sera remis dès que possible au retour de dépannage et, en dernier délai, avant 9h le lendemain matin.

### 3.7.Dépouillement des enregistreurs

Les données de l'enregistreur principal doivent être remises à l'organisation dans un délai de 45 min après l'atterrissage (15 mn le dernier jour), sous la forme :

De préférence un envoi par email (hautement préféré) : [scoringktz@gmail.com](mailto:scoringktz@gmail.com)

- Sinon remise du fichier IGC issu de l'enregistreur principal, sur un support de stockage de type clé USB ou carte mémoire (SD Card).

Remarque pour les Volkslogger : les fichiers de vol doivent être téléchargés en mode « sécurisé ».

L'organisation refusera de réceptionner un enregistreur de vol et d'effectuer toute manipulation dessus.

### 3.8.Possibilités de dépannage air

Les dépannages air sont autorisés et assurés par l'organisation à condition que le planeur soit posé sur un terrain qui permette un remorquage en toute sécurité et avant l'heure limite légale (heure légale du coucher du soleil + 30 min).

Si plusieurs planeurs sont posés sur un même terrain, l'ordre des décollages sera, sauf accord entre les pilotes, conforme à l'ordre des atterrissages (premier posé, premier dépanné). Toutefois, l'organisation décidera de l'ordre dans lequel elle desservira les différents aérodromes et du moment où elle interrompt les dépannages-air sur un aérodrome donné en fonction des différentes contraintes opérationnelles (autonomie des avions, nuit aéronautique, fatigue des pilotes, etc....).

Si un concurrent choisit d'être dépanné par un remorqueur local (tarif local non garanti par l'organisation), il doit impérativement en aviser le PC vache avant de redécoller.

## 4.Procédures en vol

### 4.1.Fréquences radio

Les transmissions radios ne doivent être faites que sur les fréquences autorisées par les organisateurs.

- Fréquence compétition (veille sécurité) : **122,150 MHz**
- Fréquence décollage / ouverture de la ligne / arrivée / atterrissage : **123,500 MHz**
- Fréquence détresse : **121,500 MHz**

Sauf pour raison de sécurité, aucune annonce n'est faite par le pilote ou le pilote remorqueur, ni au décollage ni au largage. Les essais radio doivent être réalisés avant le 1<sup>er</sup> décollage.

### 4.2.Décollage (zone de largage) décollage autonome

Les circuits de remorquage seront décrits lors du briefing général de la compétition. Aucune annonce radio n'est effectuée par le concurrent au largage.

La vitesse de remorquage est fixée par défaut à **120 km/h**. Il appartient aux compétiteurs désirant une vitesse différente de le préciser à son pilote remorqueur. L'altitude de largage est fixée à **1400m AMSL**, sauf consigne différente, précisée au briefing.

Le pilote du planeur larguera uniquement sur battement d'ailes de l'avion remorqueur.

En cas d'impossibilité de largage, le pilote du planeur doit informer le pilote remorqueur par radio (immatriculation de l'avion inscrite sur l'extrados de l'aile gauche) ou, en l'absence de contact, battre des ailes avec une grande amplitude ; Le pilote de l'avion accusera réception par radio ou par battements de la gouverne de symétrie. (Référence : <https://vimeo.com/465720082>)

Le pilote de l'avion ramènera le planeur à la verticale de l'aérodrome et le larguera à **1400m AMSL**; Le pilote du planeur se reposera alors impérativement à l'endroit spécifié, en prenant garde à n'accrocher aucun obstacle avec l'éventuel morceau de câble accroché à son planeur.

### 4.3.Procédure en cas d'atterrissage pendant les remorquages

Voir le briefing quotidien et utiliser la fréquence **123,500 MHz**

### 4.4.Information d'arrivée

Le pilote annonce son arrivée et ses intentions **sur la fréquence de l'aérodrome** lorsqu'il est à 10 km du cercle d'arrivée, en utilisant la phrase suivante : « [n° de concours] **10 km** »

L'organisateur collationne le numéro de concours avec les informations utiles (vent, piste en service).

Puis le pilote annonce au passage du cercle d'arrivée : « [n° de concours] *au cercle, directe, ou tour de piste* »

## 4.5.Procédure d'atterrissage en direct

L'arrivée directe, suivie d'un atterrissage long est la procédure normale et conseillée. Les schémas relatifs aux procédures d'atterrissage figurent : [Cf. Self-Briefing](#).

**Arrivée directe** : le pilote à l'atterrissage suit les instructions données par l'organisation qui régule le trafic afin que les premiers planeurs en arrivée directe effectuent un atterrissage aussi long que possible, en gardant leur axe, permettant aux planeurs suivants de se poser en toute sécurité.

**Arrivée avec intégration dans le circuit d'aérodrome** : le pilote se conforme aux instructions données par l'organisation concernant le circuit de piste et l'axe d'atterrissage à utiliser, autrement il se conforme à la carte VAC.

**Les Passages sont interdits (cf. pénalités)**

Une fois posé, le planeur est dégagé de la piste le plus rapidement possible.

Les véhicules de l'organisation sont les seuls à pouvoir intervenir sur les pistes pour dégager les planeurs.

# 5.Déroulement des épreuves

## 5.1.Dispositions locales relatives au contrôle du trafic aérien (le cas échéant)

Sans objet

## 5.2.Zone des épreuves

[Cf. Self-Briefing](#)

## 5.3.Paramètres des portes de départ et d'arrivée

**Départ** : Ligne de départ rectiligne de longueur totale 10 km (2x5km de chaque côté du point de départ), centrée sur le point de départ, avec comme paramètres de franchissement :

- Vitesse sol (GPS) maximale : **170km/h**, sauf changement lors du briefing journalier
- Altitude maximale de franchissement de ligne : elle sera définie chaque jour en fonction des plafonds observés et annoncée durant les messages radio d'ouverture de porte.

**Arrivée** : Cercle de rayon **3 km** centré sur le point d'arrivée avec comme paramètre de franchissement :

- Altitude minimale : **1100 m AMSL (= 269 m AAL)**, sauf changement durant le briefing journalier.

## 5.4.Ouverture de porte de départ

Se référer à la NP4.1 §12.4.3.

## 5.5.Annulation d'épreuve en vol

À tout moment, l'organisation peut annuler l'épreuve en annonçant sur la fréquence compétition :  
« *Compétition X, l'épreuve pour la classe [la classe] est annulée.* ».

Les concurrents sont priés de relayer le message le plus sportivement possible.

## 5.6.Pénalité altitude d'arrivée

La pénalité pour passage de la porte d'arrivée sous l'altitude minimale est de type « Temps ».

# 6.Divergences par rapport au règlement fédéral NP4.1 en vigueur

Sans objet

## 7.Annexes

[Cf. Self-Briefing](#)

