



PROCÉDURES LOCALES

Championnat Interrégional Grand Ouest

Catégories Générale & Junior Multiclasse

Du 14/07/2024 au 20/07/2024

Fontenay le Comte

Edition du 24/06/2024

Date de validation des procédures par la [Commission Sport FFVP](#) : 25/06/2024

Référence du règlement des compétitions FFVP : NP 4.1 - Edition 2024

Table des matières

1.	31.1.	31.2.
	31.3.	31.4.
32.		42.1.
	42.2.	42.3.
	42.4.	42.5.
	ÉQUIPEMENTS SUPPLEMENTAIRES REQUIS	4

2.6.	42.7.							42.8.
	52.9.							52.10.
	53.							63.1.
	PRESENTATION DE L'AERODROME							6
3.2.	73.3.							83.4.
	93.5.							93.6.
	103.7.							103.8.
	114.							124.1.
	124.2.							124.3.
	124.4.							134.5.
	145.							155.1.
	155.2.							
	10							ZONE DES EPREUVES
5.3.	155.4.	155.5.	165.6.	166.	167.	16		

1. Description de la compétition

1.1. Nom et lieu de la compétition

- Nom de la compétition : Championnat Interrégional Grand Ouest 2024
- Lieu : Fontenay le Comte
- Association organisatrice : Planeur Club Sud Vendée
- Altitude de référence de l'aérodrome : 27 mètres (sera utilisée pour la référence des altitudes QNH/AMSL)
- Cette compétition est sélective (ie ne diverge pas par rapport à la NP4.1) : oui

1.2. Calendrier de la compétition

- Date limite d'inscription : 31/06/2024
- Période d'enregistrement : jusqu'au 14/07/2024
- Période d'inspection technique (pesée obligatoire en classe club) : 14/07
- Premier briefing : 14/07 à 10 h loc
- Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve possible) : du 14/07 au 20/07
- Remise des prix : 20/07/2024 à 19H loc.

1.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels

Postes obligatoires :

- Directeur de la compétition : Sébastien Ménard
- Adjoint au directeur de la compétition : Michel Jacquemin
- Choix des épreuves : directeur compétition
- Scoring : DELPY Christophe
- Secrétariat : DAMERVAL Hélène

Postes recommandés :

- Président du Comité d'Organisation : MENARD Sébastien
- Sécurité des vols : directeur de compétition
- Météorologue : Directeur de compétition
- Logistique : MENARD Sébastien
- Contrôle Technique : ROY Bruno et DUFAUR Romain
- Remorquage : MENARD Sébastien
- Webmaster : GERBAUD Corentin
- Responsable presse : GERBAUD Corentin

1.4. Adresses pour correspondance et inscription

- Tel : 0251697302 / 0615344609
- E-mail : pcsv85@hotmail.fr
- Site web : <https://planeurclubsudvendee.wixsite.com/pcsv>
- Adresse postale : Allée Raymond Bazin 85200 FONTENAY LE COMTE

2. Généralités

2.1. Montant des frais d'inscription et des décollages

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

- 150€ pour les pilotes de -25 ans
- 150 € pour les pilotes de +25 ans.

Ils couvrent toutes les opérations exceptés les décollages.

Le prix d'un remorqué standard (500 m AGL) est de 32 €.

Pour les juniors participant, le tarif du premier remorqué journalier sera de 20€ (grâce à l'aide FFVP que le club organisateur touchera)

Le montant de la caution de réclamation est fixé à 250 €

2.2. Catégories, Classes et types de planeurs admis

- Classe Multiclasse

Tous les participants concourent en catégorie générale. Un sous-classement junior sera extrait.

Nombre maximal de planeurs de la compétition admis sur la plate-forme : 12

2.3. Logiciel d'analyse et de scoring utilisé

Le logiciel SeeYou (version 10.60 ou supérieure) sera utilisé comme logiciel de d'analyse des vols et de calculs des points.

Le script de scoring FFVP version 2024 en vigueur le jour de la 1^{ère} épreuve sera appliqué.

2.4. Enregistreurs de vol

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

Il est rappelé que la NP4.1 depuis l'édition 2020 modifie la liste des enregistreurs admis en secours pour un Championnat de France.

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).

2.5. Site Internet

L'adresse du site SoaringSpot de la compétition est <https://www.soaringspot.com/fr/irgo-2024-fontenay-le-comte-2024/>

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

2.6. Base de points de virages

Le fichier de référence (*.cup) est disponible sur SoaringSpot (cf §2.5).

- Points de départ utilisables :
- Points de report utilisables :
- Points d'arrivée utilisables :

2.7. 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 :

- Liste des zones interdites par défaut (ie pénétration pénalisée) :
 - classes A, B, C, D ; ZRT sauf dérogatoire; TMZ ; zones P ; zones R ; zones D, parc naturel (quelque soit le plancher/plafond du parc)
- Liste des zones toujours autorisées (ie pénétration non pénalisée) :
 - classes E, F, G, RMZ, ZRT type dérogatoire (OpenAir type W)
- La fiche d'épreuve précisera une à une les zones éventuellement désactivées pour la journée (ex : certaines zones D, ZRT)

2.8. Emplacement du panneau d'affichage officiel

Le panneau d'affichage officiel est situé à l'intérieur du hangar

2.9. 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.

- *L'inscription à se groupe WhatsApp sera fait automatiquement en récoltant les numero de téléphone portable sur le googleform d'inscription : groupe IRGO 2024*

3.Procédures au sol

L'Aérodrome LFFK :

Accès aux installations

Suivre le chemin et se garer sur le parking



Le bâtiment du Planeur Club Sud Vendée regroupe :

- Bureau du directeur de compétition
- Sanitaires et douches
- La salle de briefing au club house
- Poste d'inscription des candidats
- La restauration
- PC vache

Parc à planeurs et remorques

L'accès au parc à planeurs s'effectue uniquement par le portail à côté du hangar compétition
Le placement est géré par un membre de l'organisation



3.1. Consignes de mise en piste et passage au point de pesée

Circulation

La plateforme étant petite, seulement une voiture par concurrent accédera au parc à planeur ou en piste

La vitesse de circulation doit être la plus faible possible (~25km/h)

Mise en piste 08 et grille de départ

- Remonter par le taxiway herbe, passer en bout de piste en assurant la sécurité avant de traverser si un avion utilise la piste en dur (chemin violet)
- Se placer sur la grille (chemin rouge)



Il est possible de passer par le taxiway bitumé mais faire très attention en traversant la piste (chemin jaune)

Mise en piste 26 et grille de départ

- Remonter par le taxiway herbe, passer en bout de piste en assurant la sécurité avant de traverser si un avion utilise la piste en dur (chemin violet)
- Se placer sur la grille (chemin rouge)



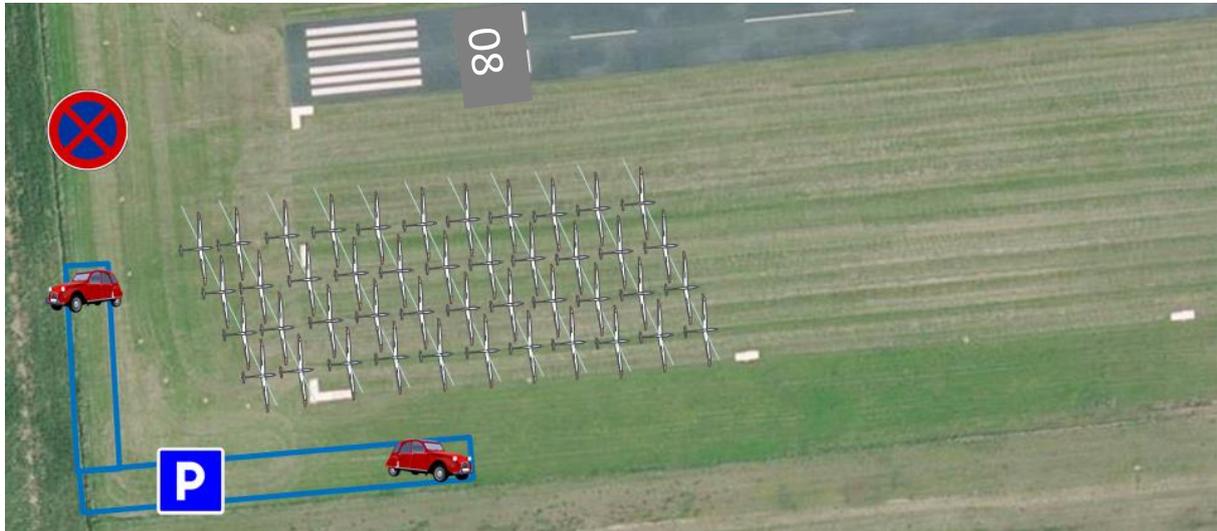
Il est possible aussi de passer par le seuil 08 et de remonter la piste en herbe.

Limiter le nombre de véhicules en piste. Le parking se situe le long de la clôture.

Pas de véhicule dans les axes d'atterrissage.

Parking :

- Piste 08



- Piste 26



3.2. Procédure de pesée

Des pesées aléatoires des planeurs avec tout leur équipement (batterie / parachute / PDA...) seront effectuées chaque jour au point de pesée situé sur le parcours de mise en piste. Le planeur en surpoids sera pénalisé. Le point de pesée sera devant le hangar compétition.

3.3. Procédure de déballastage en piste

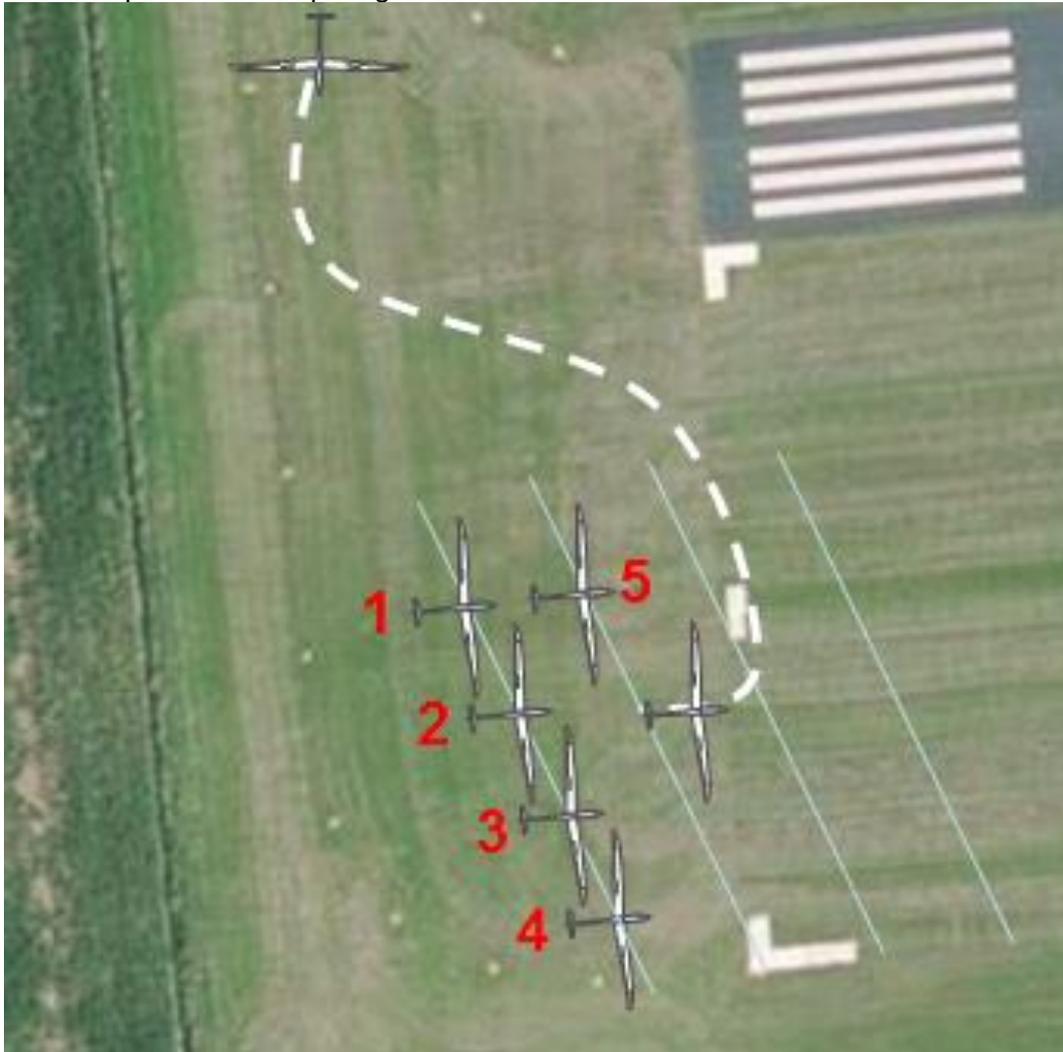
Les déballastages sur la grille de départ sont autorisés sous le contrôle du Directeur de Compétition ou d'un membre de l'organisation et les déballastages après le point de pesée sont autorisés.

Dans un souci de préservation des ressources naturelles, il est demandé aux concurrents déballastant au sol de recueillir l'eau dans des bidons afin de la réutiliser.

3.4. Grille de décollage

Placement sur la grille

- Le premier planeur se poste sur le plot de référence qui est en 1, les autres se positionnent sur la ligne en avant du précédent
- 4 planeurs sont par ligne





L'heure de décollage est portée sur la fiche d'épreuve, plus de véhicule sur la grille 15 minutes avant cette heure.

Pas de circulation de véhicule pendant les décollages

Le directeur de la compétition donnera son accord à la fin des décollages pour que les véhicules quittent la piste.

Le cheminement est le même que pour la mise en piste, sans passer sur la piste en dure

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

Le PC Vache se situe au club house

N° de téléphone : 06 60 93 58 22

Whatsapp PC Vache : groupe IRGO 2024

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 PC Vache 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.

3.6. Dépouillement des enregistreurs

Les données de l'enregistreur principal doivent être remises à l'organisation dans un délai de 45 min après l'atterrissage, sous la forme :

- soit avec un envoi par mail sur : pcsv85@hotmail.fr
- soit 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.

3.7. 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).

L'organisation des dépannages air est de la responsabilité du Directeur de la Compétition, qui décidera notamment de l'ordre dans lesquels ils seront effectués et de leur éventuelle délégation à un autre aéroclub.

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 (ouverture de la ligne, veille sécurité) : 119.765 MHz
- Fréquence décollage/arrivée/atterrissage : 119.765 MHz
- Fréquence détresse : 121.500 MHz

Sauf Championnat de France où l'entraide est interdite, les fréquences utilisables par les pilotes sont les suivantes :

- 122.500 MHz
- 122.650 MHz
- 123.050 MHz
- 129.715 MHz
- 129.760 MHz
- 129.980 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 premier décollage.

4.2. Décollage (zone de largage) / décollage autonome

Tous les Concurrents doivent venir avec leur câble de remorquage

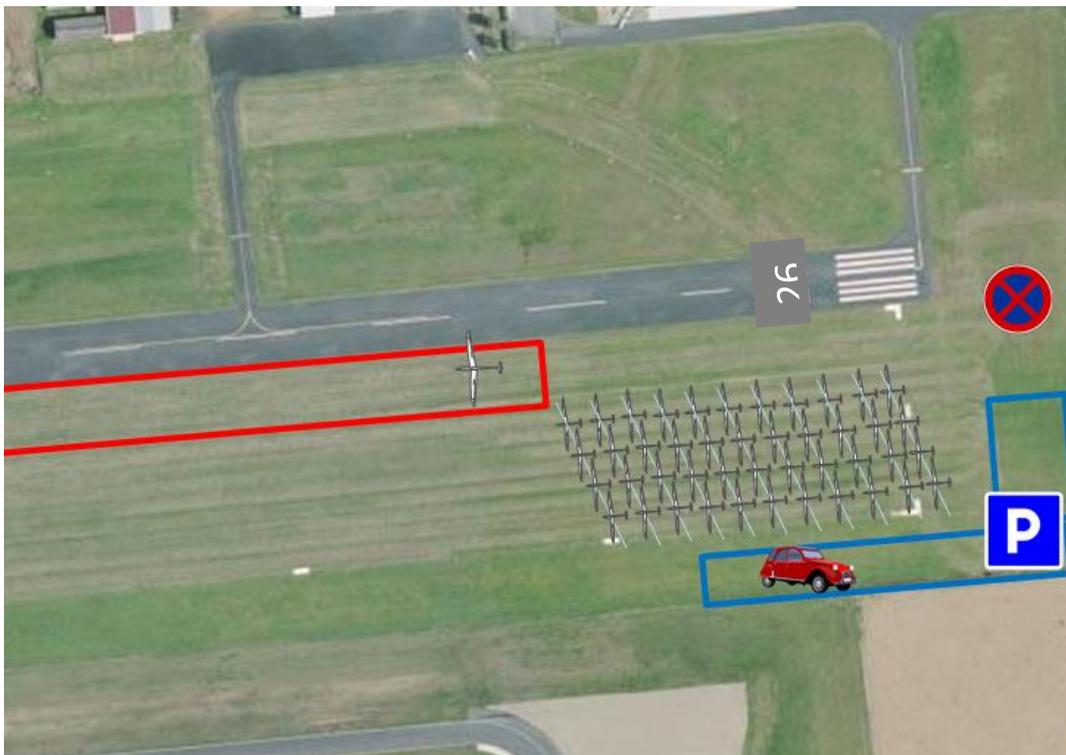
- Les planeurs sont prêt câble de remorquage attaché au planeur ailes horizontale.
- Des aides accrochent le câble au remorqueur
- Le départ s'effectue aux ordres du directeur de la compétition.

Après largage, les concurrents doivent quitter dès que possible la zone de largage soit latéralement soit verticalement (par le haut). Un concurrent revenant dans le circuit de remorquage à une altitude inférieure ou égale à l'altitude de largage devra se signaler sur la fréquence utilisée pour les remorquages de telle sorte à être clairement localisé par les remorqueurs.

4.3. Procédure en cas d'atterrissage pendant les mises en l'air

Le planeur prend la bande entre la piste en dure et la grille de départ.

L'atterrissage se fait après la grille (pas à coté)



4.4. Information d'arrivée

Le pilote s'annonce sur la fréquence aérodrome 119.765 MHz lorsqu'il est à **10 km de l'arrivée**, en utilisant la phrase suivante :

« [n° de concours] 10km »

Le responsable de piste collationne le numéro de concours.

Cas pour une arrivée sur ligne

Puis, à 3km, le pilote annonce ses intentions :

« [n° de concours] 3Km] *directe* »

Le responsable de piste collationne puis donne les infos trafic et météo si nécessaire.

Cas pour une arrivée sur cercle

Au passage du cercle le pilote s'annonce

« [n° de concours] *passage du cercle* » suivi de ses intentions « *directe* » ou « *pour une base* » ou « *report en vent arrière* ».

Le responsable de piste collationne puis donne les infos de trafic et météo si nécessaire.

En cas de panne radio ou en absence de collation par le directeur de la compétition la procédure sera celle d'une arrivée directe et avec un atterrissage très long.

En cas de changement de situation météorologique des recommandations seront données par le directeur de la compétition. (Changement de QFU, pas de passage, etc...)

Une fois posé, le planeur est dégagé de la piste le plus rapidement possible. Le retour au parking se fait par les taxiways. Aucune traversée de piste n'est permise sans l'accord de l'organisation.

Le retour au parc à remorque se fait comme lors de la mise en piste, en passant par les extrémités de piste.

Aucune traversée de piste sans l'accord du directeur de compétition (radio)

4.5. Procédure d'arrivée et d'atterrissage

L'arrivée directe, suivie d'un atterrissage long ou d'un tour de piste classique qui est la procédure normale et conseillée. Les schémas relatifs aux procédures d'atterrissage figurent en annexe.

Arrivée directe :

L'atterrissage sur une directe se fera sur la partie nord de la piste en herbe.

Le pilote à l'atterrissage suit les instructions données par l'organisation qui régule le trafic de manière à ce que les premiers planeurs en arrivée directe effectuent un atterrissage aussi long que possible, permettant aux planeurs suivants de se poser en toute sécurité.

Arrivée avec un tour de piste :

Le tour de piste s'effectue par le sud et l'atterrissage se fera sur la partie sud de la piste en herbe sauf directives particulières du directeur de la compétition.

Les passages ne sont pas autorisés.

5. Déroulement des épreuves

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

Sans objet

5.2. 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 :
 - o Vitesse sol maximale : 170km/h, sauf changement lors du briefing journalier
 - o Altitude maximale de franchissement de ligne : 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 :
 - o Altitude minimale : 300 mètres QNH, sauf changement durant le briefing journalier.

5.3. Ouverture de porte de départ

Ces messages sont répétés une fois sur la fréquence compétition.

- o L'organisation annonce le dernier décollage de chaque classe comme suit :
« la ligne pour la classe [la classe] sera ouverte dans 20 min, à h heures m minutes. Altitude maximale de départ : xxx mètres QNH »
- o L'organisation annonce 10 minutes avant l'ouverture de la porte :
« la porte pour la classe [la classe] sera ouverte dans 10 min, à h heures m minutes. Altitude maximale de départ : xxx mètres QNH »
- o L'organisation annonce 5 minutes avant l'ouverture de la porte :
« la porte pour la classe [la classe] sera ouverte dans 5 min, à h heures m minutes. Altitude maximale de départ : xxx mètres QNH »
- o L'organisation annonce à l'ouverture de la porte :
« la porte pour la classe [la classe] est ouverte maintenant. Altitude maximale de départ : xxx mètres QNH »
- o Si l'ouverture de la ligne est retardée par le Directeur de Compétition :
« la porte pour la classe [la classe] est retardée de [m] minutes. »

5.4. 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.

5.5. 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