



# PROCÉDURES LOCALES

## **National Air 2025 Classes : Club et Multiclasse du 19/05/2025 au 30/05/2025 ROMORANTIN**

Edition du 01/04/2025

Date de validation des procédures par la [Commission Sport FFVP](#) : 26/02/2025

Référence du règlement des compétitions FFVP : NP 4.1 - Edition 2025

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 matières

<b>1.</b>	31.1.	31.2.	31.3.	31.4.	<b>32.</b>	42.1.	42.2.	42.3.	42.4.	42.5.	42.6.
	42.7.	42.8.	52.9.	52.10.	<b>53.</b>	63.1.	63.2.	63.3.	63.4.	63.5.	63.6.
	63.7.	73.8.	<b>74.</b>	84.1.	84.2.	84.3.	84.4.	84.5.	<b>95.</b>	105.1.	105.2.
	105.3.	105.4.	105.5.	105.6.	<b>106.</b>	117.	11				

# **1.Description de la compétition**

## **1.1. Nom et lieu de la compétition**

- Nom de la compétition : National Air 2025
- Lieu : ROMORANTIN LFYR
- Association organisatrice : EIVV 21.535 « CHAMBORD »
- Altitude de référence de l'aérodrome : 88 mètres (sera utilisée pour la référence des altitudes. QNH/AMSL)
- Cette compétition est sélective (elle ne diverge pas par rapport à la NP4.1) : oui

## **1.2. Calendrier de la compétition**

- Date limite d'inscription : 19/04/2025
- Entraînement (non officiel) : : 20/05/2025
- Période d'enregistrement : du 13/01/25 au 19/04/2025
- Période d'inspection technique obligatoire en classe club : du 19/05/25 9H00 au 20/05/25 10h00.
- Premier briefing : 19/05/25 à 18h00
- Journée d'entraînement le 20/05/25
- Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve possible) : du 21 au 29 mai
- Remise des prix : le 30/05 à 10h30

## **1.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels**

### *Postes obligatoires :*

- Directeur de la compétition : Mr THIERY Eric
- Représentant fédéral : Mr JACQUEMIN Michel
- Choix des épreuves : Mr THIERY Eric
- Scoring : Mr VIGNEROL Franck et Mr HACHARD Jérôme
- Secrétariat : Mme MOREL Tanya
- *Postes recommandés :*
- Président du Comité d'Organisation : Mr MARGUET Sébastien
- Sécurité des vols : Mr THIERY Eric
- Météorologue : Mr LERICHE Franck et Mr RAIMOND Lucas
- Logistique : Mr VIGNEROL Franck
- Contrôle Technique : Mr GUYOT Pierre Emanuel
- Chef remorqueur : Mr MARGUET Sébastien
- Webmaster : Mr HACHARD Jérôme
- Responsable presse : Cellule relation publique de la BA 273

## **1.4. Adresses pour correspondance et inscription**

- Tel : 0254985776
- E-mail : ina.romorantin@gmail.com
- Site web : <https://www.soaringspot.com/fr/ina-2025-romorantin-pruniers-2025/>
- Adresse postale : EIVV 21.535 « CHAMBORD » Base aérienne 273  
41200 ROMORANTIN LANTHENAY

## **2. Généralités**

### **2.1. Montant des frais d'inscription et des décollages**

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

- 55 € pour les pilotes de -25 ans
- 55 € pour les pilotes de +25 ans.

Le prix d'un remorqué standard (500 m AGL) est de 0 €.

Le montant de la caution de réclamation est fixé à 150 €

### **2.2. Catégories Générale**

Classe CLUB

Classe MULTICLASSE

Masse maximale 800kg

Nombre maximal de planeurs de la compétition admis sur la plate-forme : 70.

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

Le logiciel SeeYou (version 10.62 ou supérieure) sera utilisé comme logiciel de d'analyse des vols et de calculs des points.

Le script de scoring FFVP version 2025 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.

L'organisation demandera deux semaines avant la compétition à chaque concurrent de lui transmettre à l'adresse suivante : [ina.romorantin@gmail.com](mailto:ina.romorantin@gmail.com) 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. Équipements supplémentaires requis**

Les concurrents devront venir avec leur câble de remorquage.

### **2.6. Site Internet**

L'adresse du site SoaringSpot de la compétition est : 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 (INA2025.cup) est disponible sur SoaringSpot (cf §2.6).

- Points de départ utilisables : 003charbonnier/004villefranche/005selles/cher
- Points de report utilisables : Néant
- Points d'arrivée utilisables : Cercle de 3km de rayon

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

Le fichier espace aérien de référence (AIRSPACEINA2025.cub) est disponible sur SoaringSpot (cf §2.6).

Carte synthétique des zones avec altitudes plancher et plafond : document en annexe 1.

- Liste des zones interdites par défaut (si 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 (si 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)

## 2.9. Emplacement du panneau d'affichage officiel

Le panneau d'affichage officiel est situé au hangar de briefing « HM 30 » (cf annexe 3).

## 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.

L'inscription à ce groupe des concurrents et dépanneurs se fera lors de l'inscription au concours le 19/05/2025.

## **3.Procédures au sol**

### **3.1. Présentation de l'aérodrome**

Carte Vac en annexe 2

L'emplacement de la salle de briefing, des remorques, du parking voiture et du chemin d'accès obligatoire entre le camping et la piste sont décrits dans l'annexe 3

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

La mise en piste se fait en utilisant uniquement les taxiways Cf annexe 4. En cas de pesée aléatoire la balance sera positionnée en sortie de taxiway 04L ou 22L en fonction du QFU en service.

### **3.3. Procédure de pesée**

La pesée d'inspection technique des classes club s'effectuera dans le hangar HM 29 de l'EIVV du 19/05/25 9H au 20/05/2025 10H30.

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

### **3.4. Procédure de déballastage en piste**

Les déballastages sur la grille de départ ne sont pas autorisés.

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.

### **3.5. Grille de décollage**

Le placement sur la grille de départ est libre. Le détail de la procédure de remplissage des lignes est décrite dans l'annexe 5.

L'heure limite pour retirer les véhicules de la grille sera précisé au briefing journalier.

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

Le PC Vache se situe au fond de la salle de briefing.

N° de téléphone : 02 54 98 57 99

Whatsapp PC Vache : 06 15 73 76 95 (Moyen à privilégier)

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 Whatsapp avec le formatage suivant : [PILOTE] [N° de Concours][nb de points tournées][Latitude][Longitude] du lieu de vache ou le terrain de posé en cas de dépannage air.

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 ou transmis par mail 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, sous la forme :

- soit avec un envoi par Internet : [ina.club25@gmail.com](mailto:ina.club25@gmail.com) pour les clubs  
[ina.multiclasse25@gmail.com](mailto:ina.multiclasse25@gmail.com) pour les multiclassés
- 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.

### 3.8. 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). La demande de dépannage air devra être faite par whatsapp auprès du PC vache.

L'organisation des dépannages air est de la responsabilité du Chef des remorqueurs, qui décidera notamment de l'ordre dans lesquels ils seront effectués.

## **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) : 119.075 MHz
- Fréquence décollage/arrivée/atterrissage : 119.075 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) / treuil / décollage autonome**

Les décollages s'effectueront sur la 04L ou la 22R la zone et l'altitude de largage en fonction du QFU en service sont décrites en annexe 6.

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**

En cas d'atterrissage pendant les remorqués les posés se feront sur la partie sud de la 04R ou 22L en fonction du QFU en service les pilotes devront dégager côté sud.

### **4.4. Information d'arrivée**

Le pilote annonce son arrivée et ses intentions sur la fréquence de la compétition 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).

Puis le pilote annonce au passage du cercle d'arrivée :

« [n° de concours] au cercle, directe ou tour de piste ».



## 4.5. Procédure d'arrivée et d'atterrissage

L'arrivée directe, suivie d'un atterrissage ou un tour de piste classique est la procédure normale et conseillée. Les schémas relatifs aux procédures d'atterrissage figurent en annexe 7 et 8.

**Arrivée directe** : 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 sur la demie piste délimitée par le seuil de piste jusqu'au taxiway central avec possibilité de dégagement côté sud ou nord de la piste aux ordres du directeur.

**Prise terrain classique** : Le pilote désirant effectuer une prise de terrain classique fera un vent arrière au nord de la 04L ou 22R en fonction du QFU utilisé. Le planeur devra être arrêté avant le taxiway central.

En cas d'encombrement excessif de la 04L/22R le directeur de la compétition pourra faire poser des planeurs sur la piste 04R/22L côté « club ».

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. Zone des épreuves**

Les épreuves se dérouleront autour de Romorantin en fonction des conditions météo.

### **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 :
  - 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.

### **5.4. Ouverture de porte de départ**

Se référer à la NP4.1 §12.4.3.

### **5.5. Annulation d'épreuve en vol**

A 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***

- Annexe 1 : Carte synthétique des zones.
- Annexe 2 : Carte VAC de l'aérodrome.
- Annexe 3 : Présentation de l'aérodrome.
- Annexe 4 : Consigne de mise en piste.
- Annexe 5 : Grille de décollage.
- Annexe 6 : Zone de largage.
- Annexe 7 : Atterrissage 04L
- Annexe 8 : Atterrissage 22R

## Carte synthétique des zones





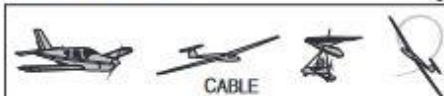
## ANNEXE 2

### ATERRISSAGE A VUE Visual landing

Usage restreint  
Restricted use

### ROMORANTIN PRUNIER AD 2 LFYR ATT 01

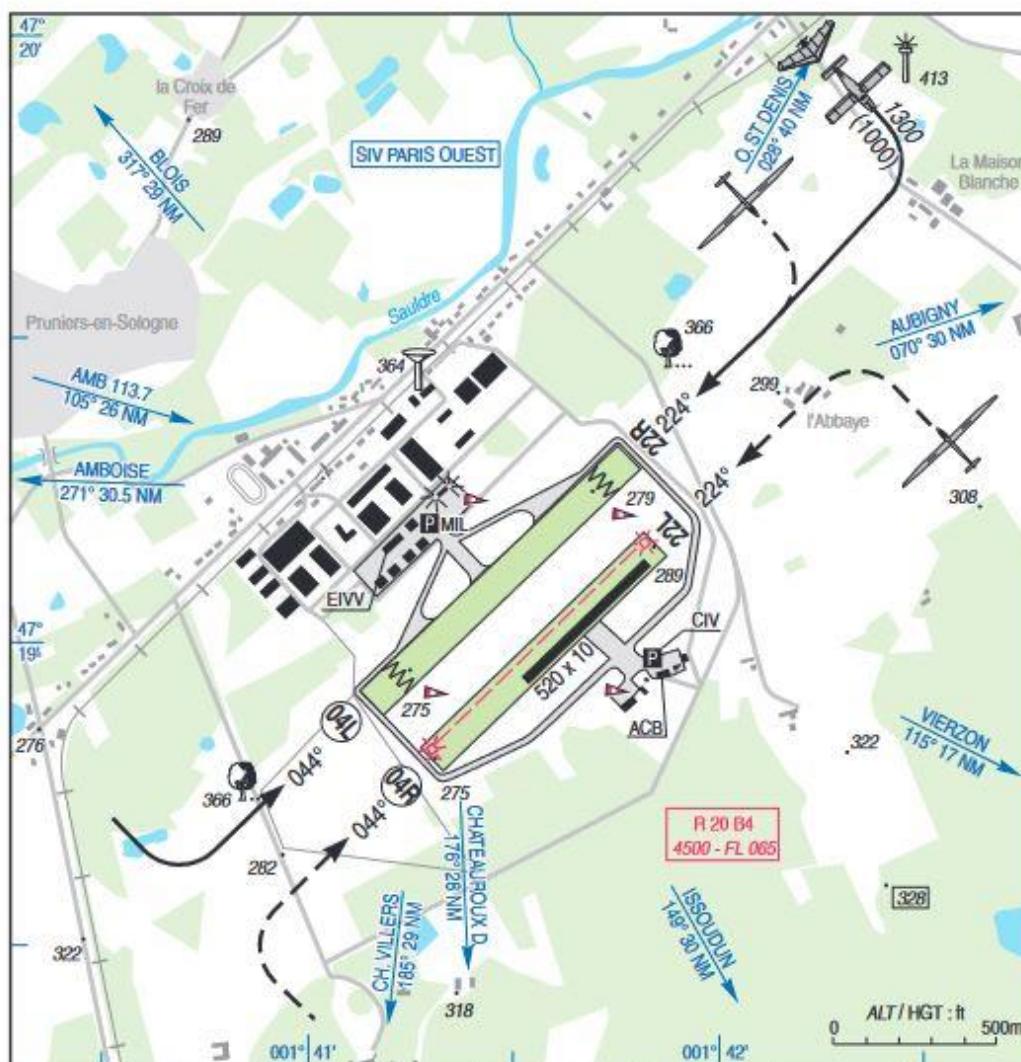
05 SEP 2024



ALT AD : 289 (10 hPa)  
LAT : 47 19 15 N  
LONG : 001 41 20 E

LFYR  
Non WGS-84  
VAR : 1°E (2020)

APP : NIL  
TWR : NIL  
A/A : 119.075



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
04 L	044	1100 x 100	Non Revêtue	-	1100	1100	950
22 R	224		Unpaved		1100	1100	950
04 R	044	950 x 100	Non Revêtue	-	950	950	950
22 L	224		Unpaved		950	950	950

Aides lumineuses : NIL

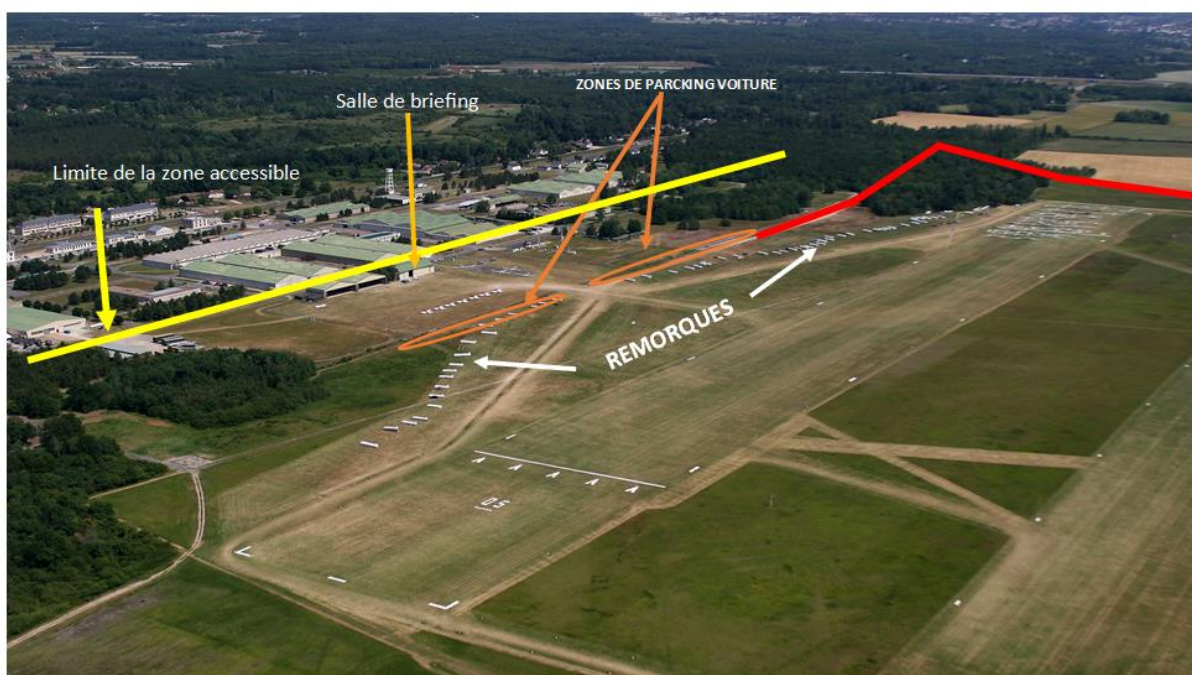
Lighting aids : NIL

DIRCAM

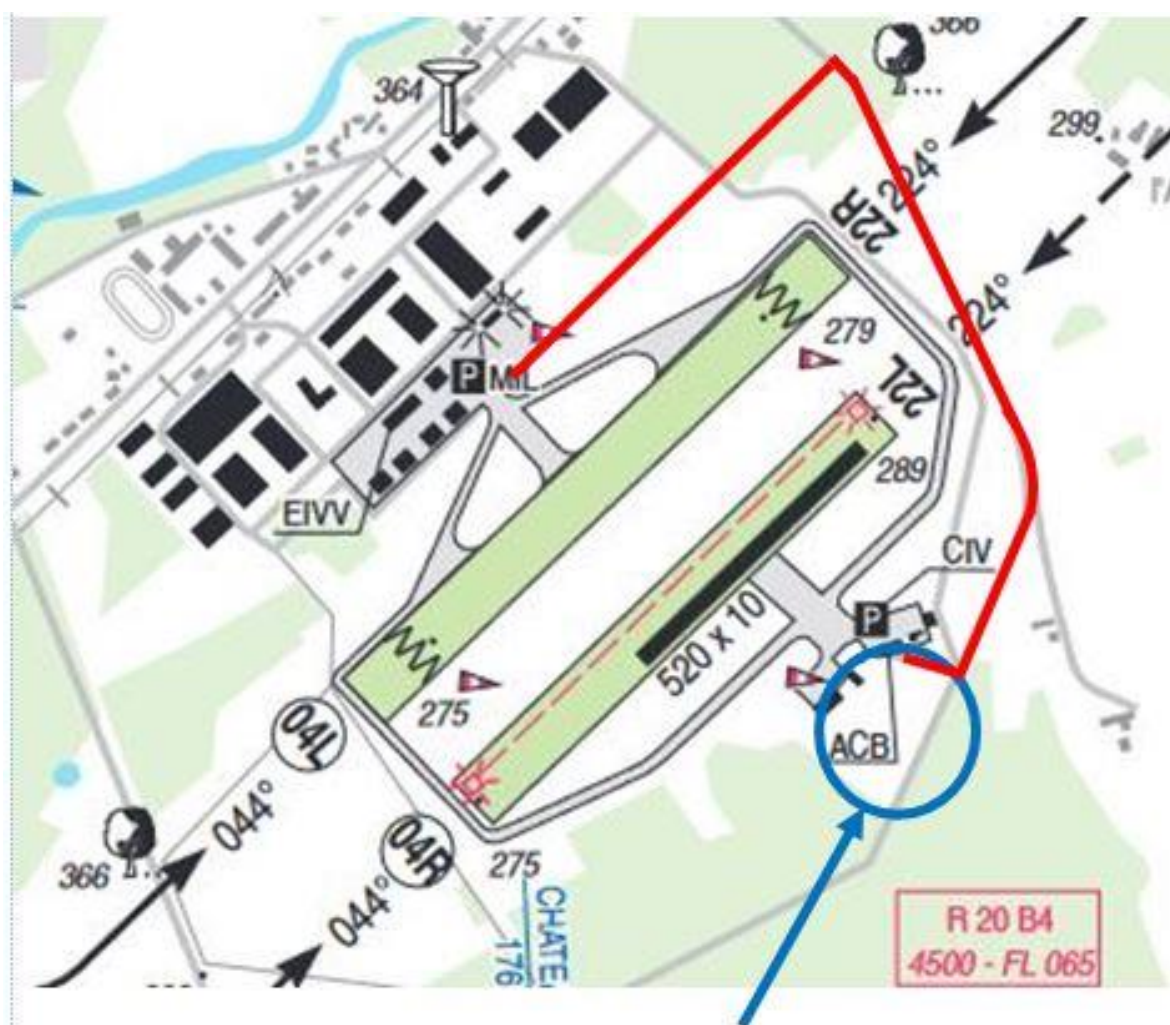
AMDT 10/24 CHG : Révision obstacles.

© DIA

## ANNEXE 3



Chemin d'accès du camping aux pistes.



Camping club



## ANNEXE 4

### Consigne de mise en piste

Mise en piste 04 :



Mise en piste 22 :



★ : Point de pesée.

➔ : Cheminement sur les taxiways.

# ANNEXE 5

## GRILLE DE DECOLLAGE

### Classe Multicalasse :

Le premier planeur arrivé en piste se positionne sur la dernière ligne de sa classe à l'emplacement : ● sur le côté sud de la piste. Le planeur suivant se met sur la même ligne, au nord de sa position jusqu'à atteindre 5 planeurs par ligne. Le dernier planeur de la classe à être mis en piste se positionne à l'emplacement : ★

### Classe Club :

Le premier planeur arrivé en piste se positionne sur la dernière ligne de sa classe à l'emplacement : ● sur le côté sud de la piste. Le planeur suivant se met sur la même ligne, au nord de sa position jusqu'à atteindre 6 planeurs par ligne. Le dernier planeur de la classe à être mis en piste se positionne à l'emplacement : ★

Figure 1 : Mise en piste en 22

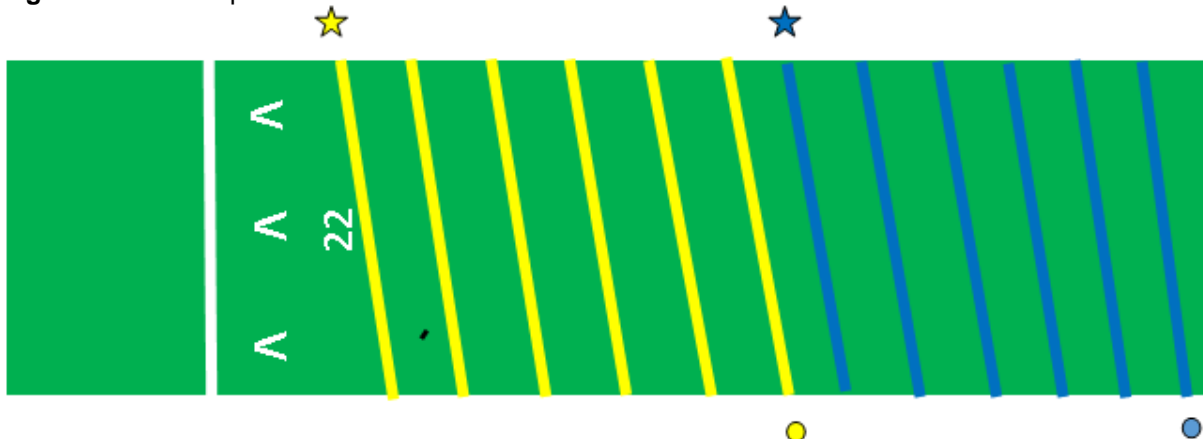
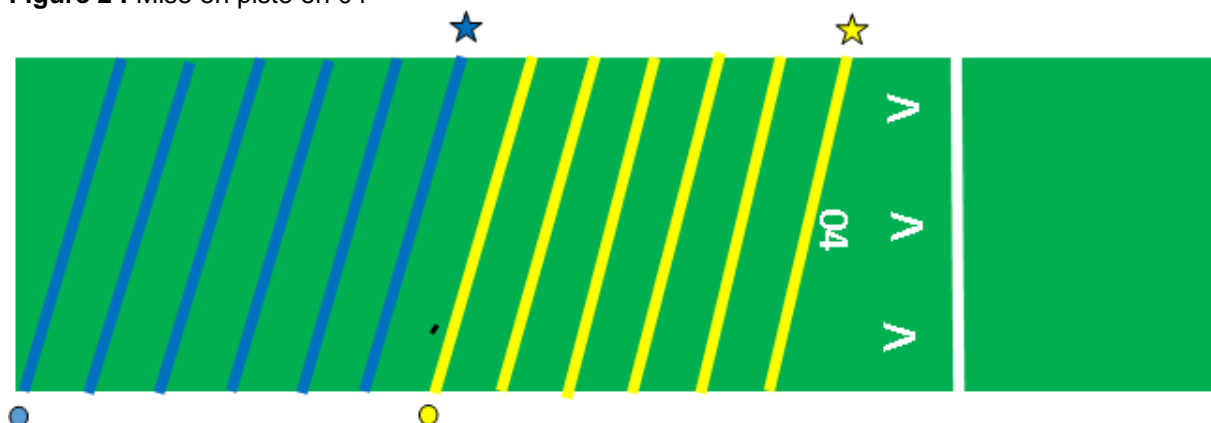


Figure 2 : Mise en piste en 04

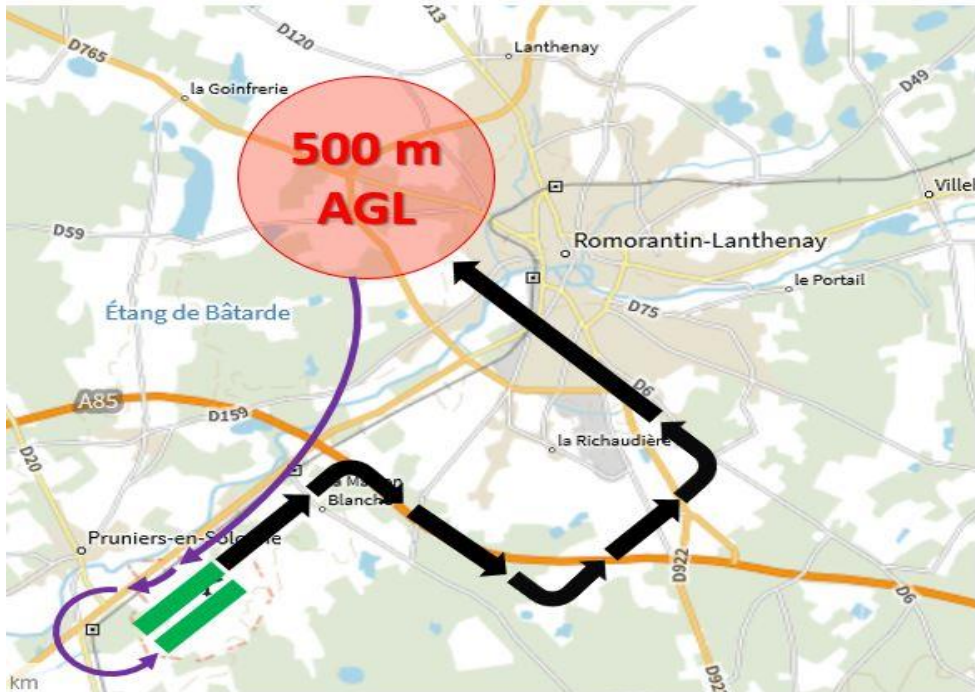




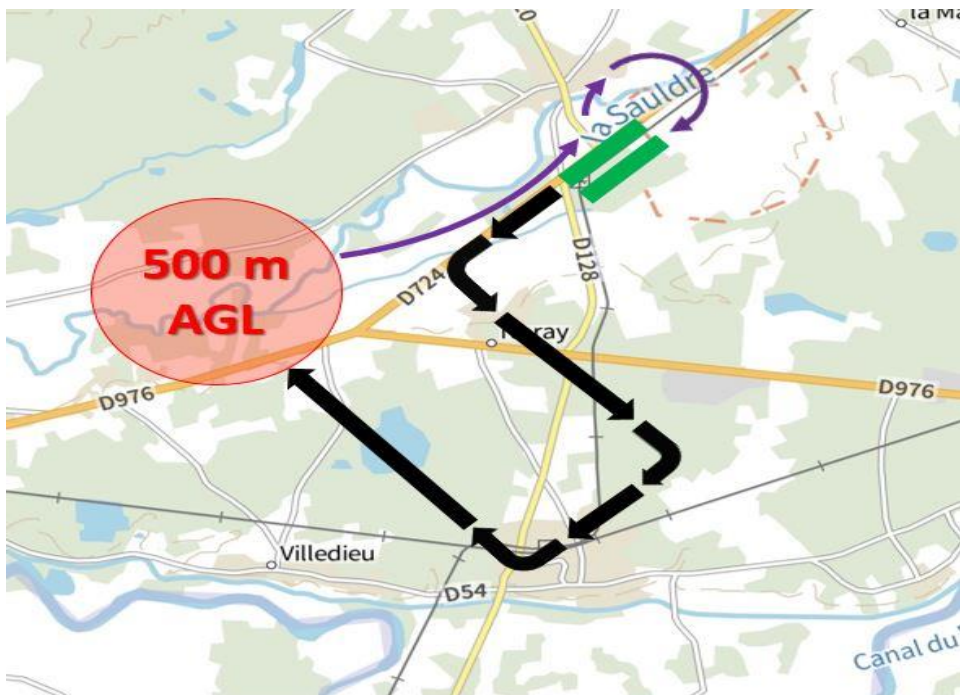
## ANNEXE 6

### Zone de largage

Circuit de remorquage 04 :



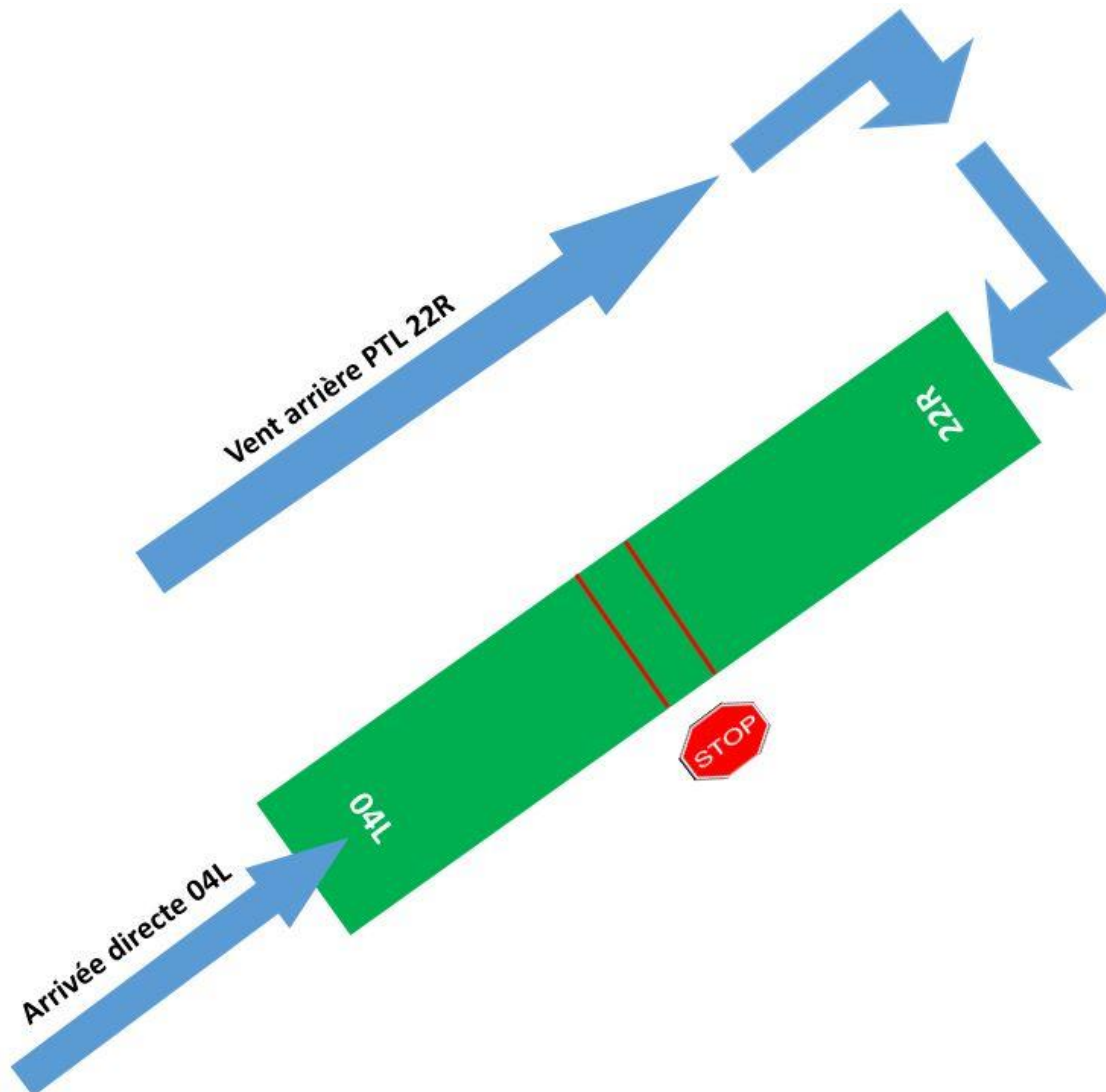
Circuit de remorquage 22 :



NB : Les largages se feront sur battement d'aile.

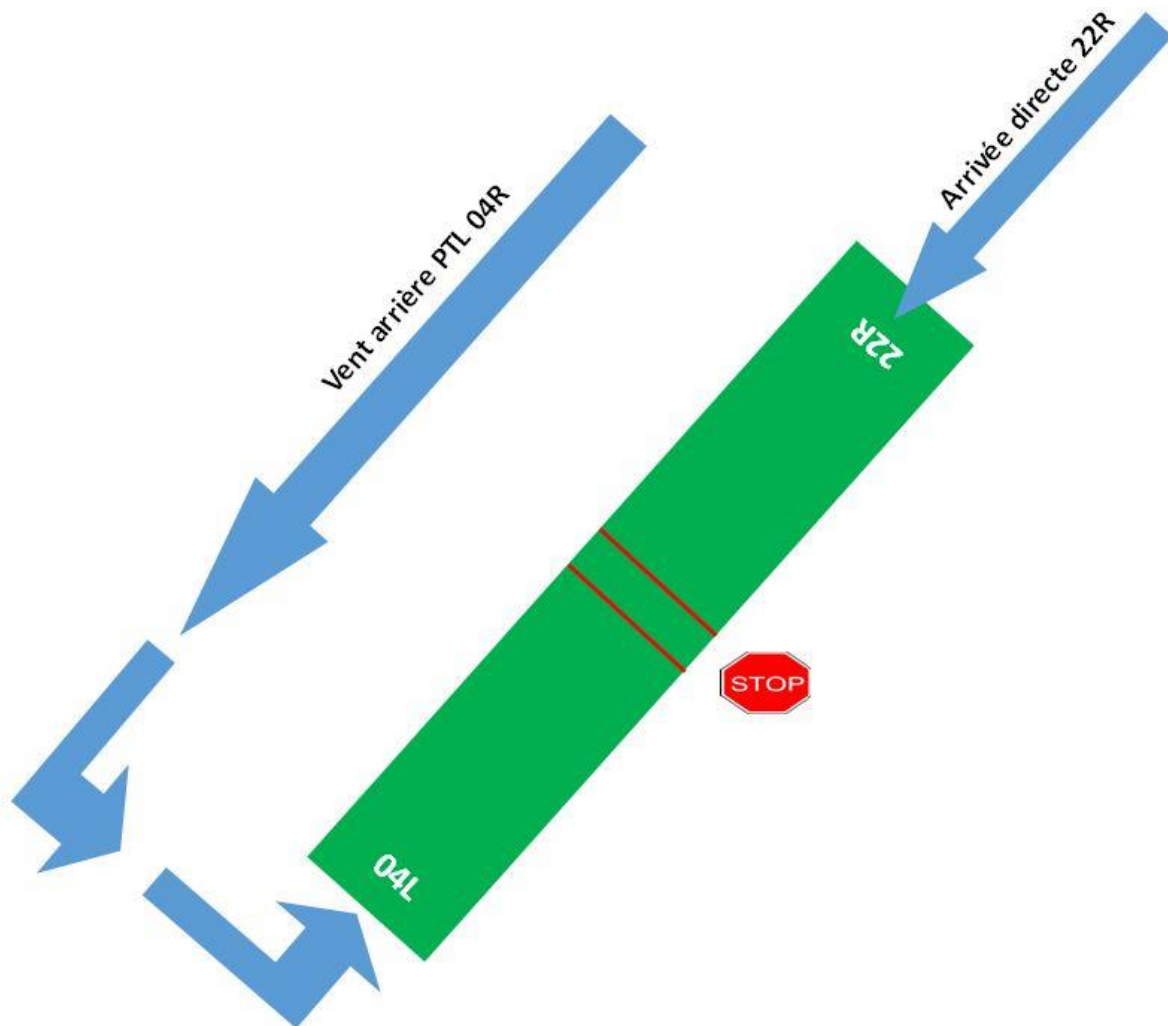
## ANNEXE 7

### ATTERRISSAGE 04L



Pour les posés direct et PTL dégagement aux ordres du directeur les planeurs doivent être arrêtés avant les ligne rouges matérialisant les limites latérales du taxiway central.

## ANNEXE 8 ATTERRISSAGE 22R



Pour les posés direct et PTL dégagement aux ordres du directeur les planeurs doivent être arrêtés avant les ligne rouges matérialisant les limites latérales du taxiway central.