PROCEDURES LOCALES

8 Jours de Fontainebleau 2023
Catégorie Junior Classe Club
Catégorie Générale Classe Club
Catégorie Générale Classe Multiclasse
Du 15/07 au 22/07/2023
Moret-Episy

Edition du *16/06/2023*

Date de validation des procédures par la Commission Sport FFVP: <xx /xx/20xx>

Référence du règlement des compétitions FFVP : NP 4.1 - Edition 2023

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 connaitre 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

1. DESCRIPTION DE LA COMPETITION 3
2. GENERALITES 4
3. PROCEDURES AU SOL 6
4. PROCEDURES EN VOL 9
5. DEROULEMENT DES EPREUVES 10
6. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU REGLEMENT FEDERAL NP4.1 EN VIGUEUR 11
7. ANNEXES 11

1.Description de la compétition

1.1. Nom et lieu de la compétition

- Nom de la compétition : 8 Jours de Fontainebleau
- Lieu : Moret
- Association organisatrice :CVVFR
- Altitude de référence de l'aérodrome : 77 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 : 15/05/2023
- Entraînement (non officiel) : 10/07 – 15/07
- Période d'inscription : 13-14/07
- Pot d'accueil : 15/07 à 20h
- Période d'inspection technique (pesée) : (le cas échéant) : Non
- Premier briefing : 15/07 à 10h00
- Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve possible) : du 15/07 au 22/07
- Remise des prix : 22/07 à 17h

1.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels

Postes obligatoires :

- Directeur de la compétition : Maxence STAWSKI
-
- Choix des épreuves : Maxence STAWSKI
- Scoring : Mathias STAWSKI
- Secrétariat : Malo TISSERAND

Postes recommandés :

- Président du Comité d'Organisation : Denis ROUSSEAU
- Sécurité des vols : Maxence STAWSKI
- Météorologue : Maxence STAWSKI
- Logistique : Costanzo RIZI
- Contrôle Technique : Franck VIROL
- Remorquage : Maxime MICHAUD
- Treuillage : non
- Webmaster : Augustin CARTEAU
- Responsable presse : Mathis COLLARD

1.4. Adresses pour correspondance et inscription

- Tel : 0603363594
- E-mail : maxence.stawski@sciencespo-lille.eu
- Site web : cvvfr.org
- Adresse postale : Chemin de la vallée droite 77250 Episy

2.Généralités

2.1. Montant des droits d'inscription et remorqués

Les frais d'inscription pour chaque planeur s'élèvent à :
- 100 € pour les pilotes de -25 ans
- 140€ pour les pilotes de +25 ans.

Ils couvrent toutes les opérations exceptés les décollages.

Le prix d'un remorqué standard (500m AGL) est de 40 €.
Le premier remorquage journalier de chaque compétiteur junior en classe club sera facturé 20€ afin de tenir compte de l'aide FFVP pour les Interrégionaux Juniors.

Le montant de la caution de réclamation est fixé à 100€

2.2. Classes et types de planeurs admis

- Classe Club : les handicaps NP4 .1.d-2 seront utilisés
  - Catégorie générale
  - Catégorie Junior : un sous-classement sera extrait des résultats de la catégorie générale en ne retenant que les juniors. La Classe club catégorie junior est reconnu par la FFVP comme Interrégional Junior.
- Classe Multiclasse : les handicaps NP4.1d-1 seront utilisés. La charge alaire est limitée à 50kg/m² pour tenir compte de la longueur de la piste.
  - Catégorie générale
-

Nombre maximal de planeur admis sur la plate-forme : 35

2.3. Logiciel d'analyse et de scoring utilisé

Le logiciel SeeYou (version 10.52 ou supérieure) sera utilisé comme logiciel de d'analyse des vols et de calculs des points.

Le script de scoring FFVP version 2023 en vigueur le jour de la 1ère épreuve sera appliqué.

2.4. Equipements supplémentaires requis

RAS

2.5. Site Internet

L'adresse du site SoaringSpot de la compétition est https://www.soaringspot.com/fr/les-8-jours-de-fontainebleau-moret-episy-2023/pilots
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 §2.6).
- Points de départ utilisables : *DEPART8JF / DEPARTCLUB*
- Points de report utilisables : Néant
- Points d'arrivée utilisables : LFPU

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 : Voir annexe
- Liste des zones interdites : classes A,B,C,D ; ZRT ; zones P ; TMZ, secteurs dérogatoires planeurs (non autorisés aux planeurs de Moret) ; Zone R
- Liste des zones autorisées : classes E, G, Zones D (dangereuse, sous responsabilité du pilote), RMZ
- Liste des zones pouvant changer de statut (défini durant le briefing journalier) : *Néant*

2.8. Emplacement du panneau d’affichage officiel

Le panneau d’affichage officiel est situé à l’entrée du bureau.

2.9. Messagerie

Des informations officielles pourront être transmise 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 sera automatique grâce aux numéros de téléphones renseignés.

3.Procédures au sol

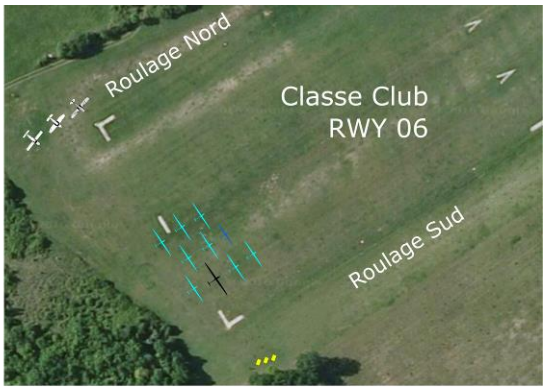
3.1. Présentation de l'aérodrome

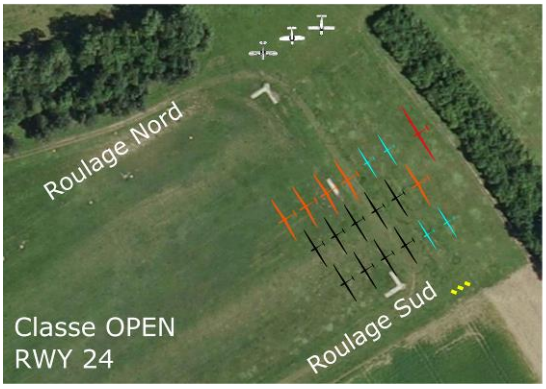
- Limites de l'aérodrome :
- Piste 06 ou 24 conformément à la carte VAC de MORET EPISY accessible sur le site https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr
- Présentation des infrastructures: voir annexe 1.

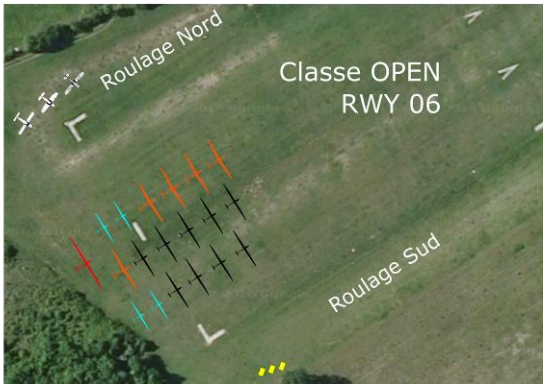
- BallastageL'ajout de ballast sur la grille est interdit (exception pour le ballast de queue).

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

- Le CVVFR dispose de golfettes thermiques qui seront privilégiées pour la mise en piste des planeurs du CVVFR, et la sécurité en piste
- Les concurrents utilisent leurs véhicules équipés d'un gyrophare pour la mise en piste et le retour à l'aire de stationnement sous le contrôle du responsable de piste. Leurs immatriculations devront être déclarées à l'organisation.
- La vitesse des véhicules circulant sur l'aérodrome est limitée à 20 km/h.
- 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.







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.
Afin de préserver les ressources, il est demandé de récuperer l'eau dans des bidons.

3.4. Grille de décollage

- La grille de décollage est décrite dans l'annexe 2.
- Heure limite pour retirer les véhicules de la grille : voir fiche d'épreuve
- Placement libre : les planeurs n'ont pas de places attribuées et sont placés sur la grille au fil de leur arrivée sur l'aire de décollage, tout en respectant les consignes de l'organisation.

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

Le PC Vache se situe *au bureau*
N° de téléphone : *06 51 72 21 26*
En cas de vache, le pilote peut :

- contacter le PC Vache par téléphone et donner les informations (voir fiche de vache) nécessaires au dépannage.

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 :

- avec un envoi par Internet : *8jf2023@gmail.com*

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) : 120.055 MHz
- Fréquence décollage/arrivée/atterrissage : 120.055 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 1er décollage.

4.2. Décollage (zone de largage) / treuil / décollage autonome

Voir briefing quotidien.

4.3. Procédure en cas d'atterrissage pendant les remorquages

Voir briefing quotidien.

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] *10km*»

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

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

4.5. Procédure de passage et d'atterrissage en direct

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

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 aussi long que possible, en gardant son axe, permettant aux planeurs suivants de se poser en toute sécurité.

Les passages ne sont pas autorisés.

5.Déroulement des épreuves

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

Sans objet

5.2. Zone des épreuves

Néant

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 maximale: 170km/h, sauf changement lors du briefing journalier
    - 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 :
    - Altitude minimale : 300 mètres QNH, sauf changement durant le briefing journalier.

5.4. Ouverture de porte de départ

- L'organisation annonce le dernier décollage de chaque classe comme suit : « Dernier décollage de la classe (MULTICLASSE ou CLUB), la ligne sera ouverte dans 15 min, à h heures m minutes. »
- L'organisation annonce 10 minutes avant l'ouverture de la porte : « la porte de la classe (MULTICLASSE ou CLUB) sera ouverte dans 10 min, à h heures m minutes. »
- L'organisation annonce 5 minutes avant l'ouverture de la porte : « la porte de la classe (MULTICLASSE ou CLUB) sera ouverte dans 5 min, à h heures m minutes. »
- L'organisation annonce à l'ouverture de la porte : « la porte de la classe (MULTICLASSE ou CLUB) est ouverte maintenant ».
- Si l'ouverture de la ligne est retardée par le Directeur de Compétition : « la porte de la classe (MULTICLASSE ou CLUB) est retardée de [m] minutes. »
- Si l'épreuve est annulée : « l'épreuve de la classe (MULTICLASSE ou CLUB) est annulée. »

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

Restriction de la charge alaire en classe multiclasse pour des raisons de longueur de piste.

7.Annexes

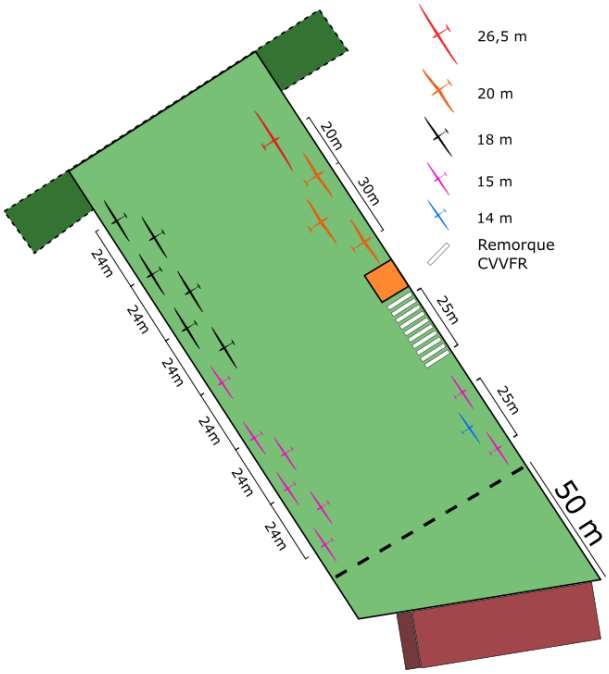


Figure 1: Schéma de placement des planeurs sur l'aérodrome

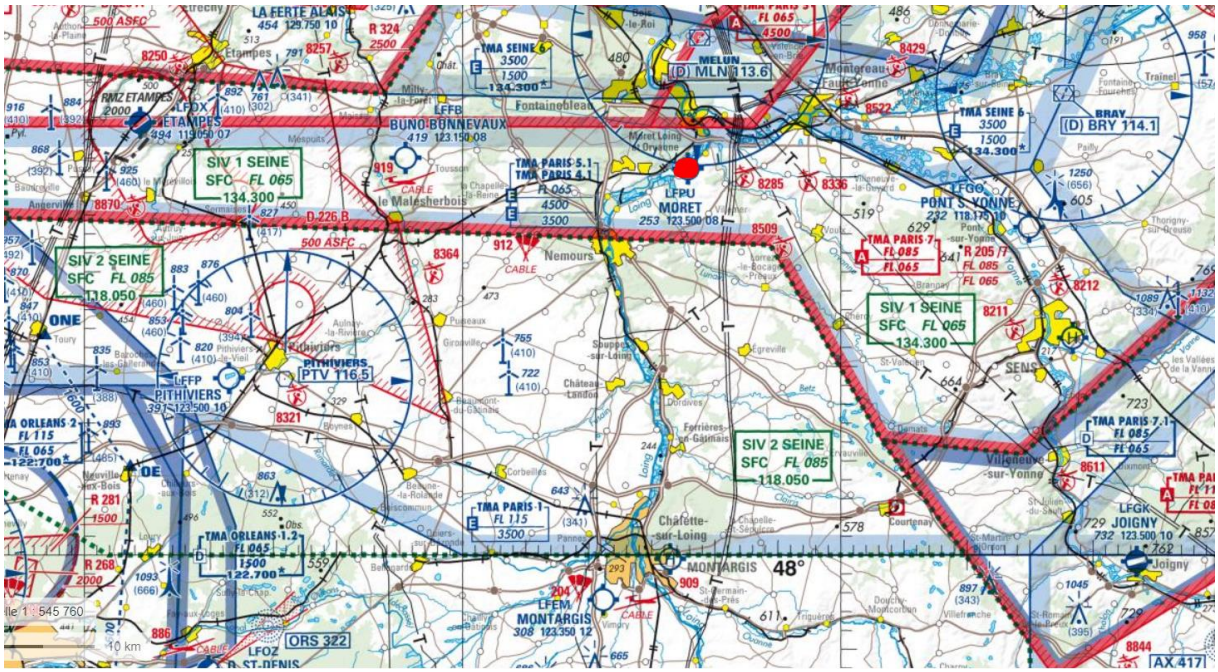


Figure 2: Carte des espaces aériens proche terrain