

# **PROCÉDURES LOCALES**

***Championnat des 4 jours de Buno 2024***

***Classe Club et Classe Multiclasse- du 9 au 12***

***mai 2024***

***à Buno-Bonnevaux***

**Version 2 : 01 mai 2024**

Date de validation des procédures par la Commission Sport FFVP : 25/04/2024

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

<b>1.</b>	<b>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.</b>	<b>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	4
2.6.	Site Internet	4
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.</b>	<b>Procédures au sol</b>	<b>5</b>
3.1.	Présentation de l'aérodrome	5
3.2.	Consignes de mise en piste et passage au point de pesée	5
3.3.	Procédure de pesée	5
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	6
<b>4.</b>	<b>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
4.6.	Altitude mini de passage du cercle d'arrivée	8
<b>5.</b>	<b>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 portes de départ et d'arrivée	8
5.4.	Ouverture de porte de départ	8
5.5.	Annulation d'épreuve en vol	9
5.6.	Pénalité altitude d'arrivée	9
<b>6.</b>	<b>Divergences par rapport au règlement fédéral NP4.1 en vigueur</b>	<b>9</b>
<b>7.</b>	<b>Annexes</b>	<b>9</b>

# 1. Description de la compétition

## 1.1. Nom et lieu de la compétition

- Nom de la compétition : 4 Jours de Buno 2024 classes club et Classe Multiclasse  
Lieu : Buno-Bonnevaux
- Association organisatrice : AAVE
- Altitude de référence de l'aérodrome : **128 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 : 15 avril 2024
- Entraînement (non officiel) : 8 mai 2024
- Période d'inscription : du 12/03/204 au 15 avril 2024, prolongation 5 mai
- Période d'inspection technique (pesée si souhaitée par le concurrent) : sans objet
- Premier briefing : 8 mai 2024 à 10h30
- Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve) : du 9 au 12 mai 2024
- Remise des prix : 12 mai 2024

## 1.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels

- Co-Président du Comité d'Organisation : Vincent HOLLEY
- Directeur de la compétition : Emmanuel PRANAL
- Choix des épreuves : Emmanuel PRANAL
- Scoring : Victor STENVOT
- Secrétariat : Géraldine CORREIA
- Sécurité des vols : Philippe LHOTELLIER
- Météorologue : Emmanuel PRANAL
- Logistique : Dominique CRISPINO
- Contrôle Technique : xxx
- Remorquage : Philippe LHOTELLIER
- Responsable presse : Éric MERCIER et François BESSE

## 1.4. Adresses pour correspondance et inscription

- Tel : +33 1 64 99 49 41
- E-mail : [info@aave.fr](mailto:info@aave.fr)
- Site web: <https://www.aave.fr>
- Adresse postale : AAVE - Aérodrome 91720 Buno-Bonnevaux

## 2. Généralités

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

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

- **30€ par planeur**
- 

Ils couvrent toutes les opérations exceptés les décollages.

Le prix d'un remorqué standard (500 m AAL) est de :

- **32 €** pour les pilotes

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

### 2.2. Classes et types de planeurs admis

- Classe Club handicaps NP4.1. D

Nombre maximal de planeur admis sur la plate-forme : **50**

### 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 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.

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) et Flarm Range.

Il est fortement recommandé de paramétrer les enregistreurs sur 1 seconde.

### 2.5. Équipements supplémentaires requis

Sans objet.

### 2.6. Site Internet

L'adresse du site SoaringSpot de la compétition est <https://www.soaringspot.com/fr/4-jours-de-buno-buno-bonnevaux-2024/pilots>

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 : **001buno01**, 002Vaudoue Départ 1, 288 Boigneville Départ2
- Points de report utilisables : **284chapelle la reine**, **003mespuits**
- Points d'arrivée utilisables : **001buno**

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

- Le fichier espace aérien de référence (\*.cup) est disponible sur SoaringSpot (cf §2.6).
- Carte synthétique des zones avec altitudes plancher et plafond : document en annexe <à préciser>.
- Liste des zones interdites : classes A, zones P, et toutes zones non autorisées au briefing ou sur la fiche d'épreuve.
- Liste des zones autorisées : classes *E, F, G, zones dangereuses LF-D... sous responsabilité du pilote*
- Liste des zones pouvant changer de statut (défini durant le briefing journalier) : certaines
- Zones D, R, certaines classes D.

## 2.9. Emplacement du panneau d'affichage officiel

Le panneau d'affichage officiel est situé à l'accueil.

## 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 : Voir **annexe 1**
- **Limites de l'aérodrome** : Pistes est/ouest et nord/sud conformément à la carte VAC jointe en **annexe 2**

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

L'utilisation d'un gyrophare pour circuler sur la piste est obligatoire. A défaut, les feux de détresse seront systématiquement allumés.

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

Hors mise en piste et récupération des planeurs, la circulation se fait obligatoirement sur le chemin de contournement de l'aérodrome.

## 3.3. 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.

### 3.4. Procédure de déballastage en piste

Sans objet

### 3.5. Grille de décollage

Conformément à la NP4.1, la grille est le placement libre. Les planeurs n'ont pas de places attribuées et sont placés sur la grille dans l'ordre de leur arrivée sur l'aire de décollage, tout en respectant les consignes de l'organisation.

Heure limite pour retirer les véhicules de la grille : *Voir la fiche d'épreuve.*

Exemple de grille : voir **annexe 3**

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

Le PC Vache se situe à l'accueil

N° de téléphone : **+33 1 64 99 49 41 ou 07 76 96 40 52**

WhatsApp 4 jours de Buno et PC Vache :

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 tournés] [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 8h 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 par mail

- 4joursdebuno2024@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.

L'organisation utilisera les outils SquadronNG pour l'analyse des situations dangereuses en vol, le script FFVP de détection de décrochage bas et les outils de vérification de la portée des Flarm (Flarm Range), tout cela dans le but d'améliorer la sécurité des vols

### 3.8 . Possibilité 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 (ouverture de la ligne, veille sécurité) : 123.155 MHz
- Fréquence décollage/arrivée/atterrissage : 123,155 MHz
- Fréquence détresse : 121,500 MHz

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.

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

### 4.2 Décollage (zone de largage) / treuil / 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.

L'altitude de largage est fixée à 650 m QNH, 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.

Le pilote de l'avion ramènera le planeur à la verticale de l'aérodrome et le larguera à 600 m QNH; 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 123.155MHz

### 4.4 Information d'arrivée

Le pilote annonce son arrivée et ses intentions sur la fréquence 123.155 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 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 d'arrivée

L'arrivée directe, suivie d'un long atterrissage, 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 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.

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

Lors de la récupération d'un planeur après le vol, après autorisation par le starter, le véhicule coupera au plus court depuis le chemin de contournement.

Aucune traversée de piste n'est permise sans l'accord de l'organisation.

## 4.6 Altitude mini de passage du cercle d'arrivée

Les cercles d'arrivée doivent être franchis avec une altitude minimum de 400 m QNH sauf changement durant le briefing journalier.

# 5. Déroulement des épreuves

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

Sans objet

## 5.2 Zone des épreuves

France

## 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 :

5.3.1 Vitesse sol maximale : 170 km/h, sauf changement lors du briefing journalier

5.3.2 Altitude maximale de franchissement de ligne : elle sera définie chaque jour en fonction des plafonds observés et annoncés durant les messages radio d'ouverture de porte.



**Arrivée** : Cercle de rayon 5 km centré sur le point d'arrivée avec comme paramètre de franchissement :

5.3.3 Altitude minimale : 400 mètres AMSL (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

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

- Annexe 1 : Plan des Installations
- Annexe 2 : Carte VAC
- Annexe 3 : Grilles de départ
- Annexe 4 : Espace aérien régional
- Annexe 5 : voir Self-Briefing

## ANNEXE 1

### Plan des Installations

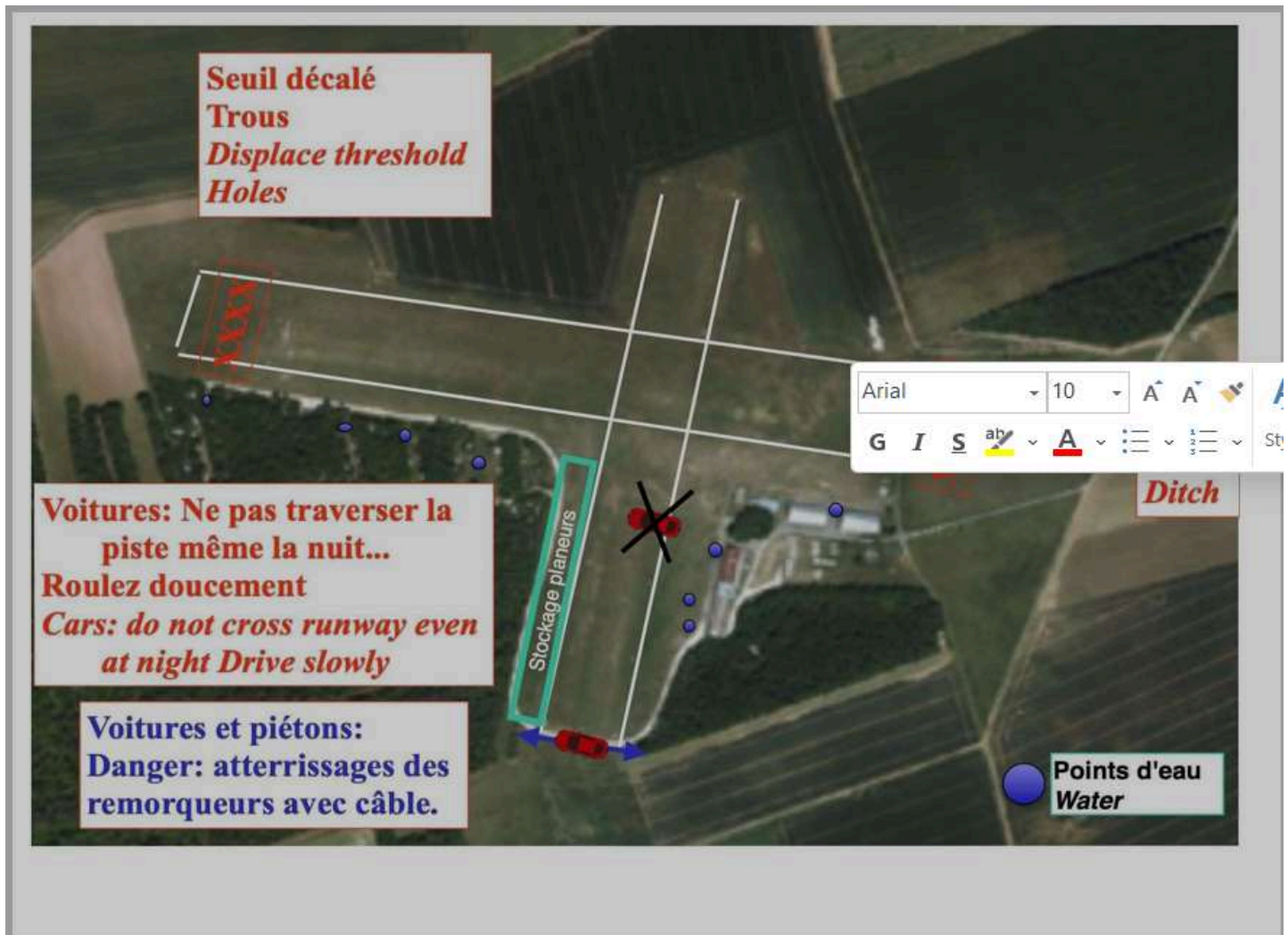


- 1 - Accueil
- 2 - Salle pilotes
- 3 - Restaurant Hébergement
- 4 - Hangars
- 5 - Ateliers
- 6 - Domicile Chef pilote
- 7 - Essence avion
- 8 - Remorques planeurs
- 9 - Camping



Plate-forme de Bunobonnevaux – LFFB -

Plan des Installations (suite)





## ANNEXE 2

### Carte VAC LFFB

#### ATTERRISSAGE A VUE Visual landing

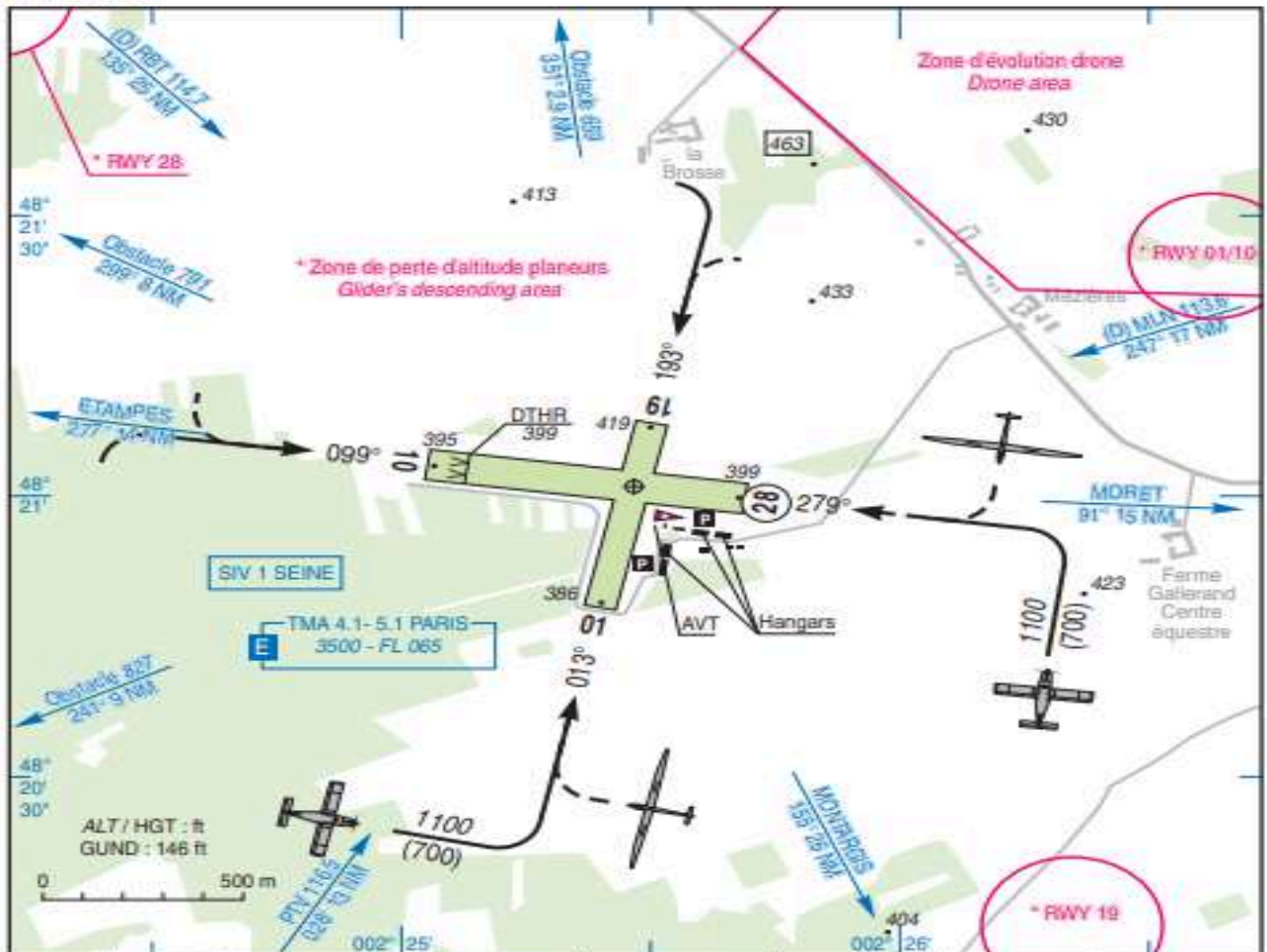
Usage restreint  
Restricted use

#### BUNO BONNEVAUX AD 2 LFFB ATT 01

03 DEC 20

	 CABLE		<b>ALT AD : 419 (15 hPa)</b> LAT : 48 21 01 N LONG : 002 25 28 E	<b>LFFB</b> VAR : 1°E (20)
---	--	---	--	-------------------------------

APP : NIL  
TWR : NIL  
A/A : 123.150

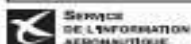


RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
10	097	790 x 100	Non revêtue Unpaved	-	790	790	690
28	277				690 (1)	790	790
01	011	620 x 80	Non revêtue Unpaved	-	620	620	620
19	191				620	620	620

(1) Voir / See TXT.

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL

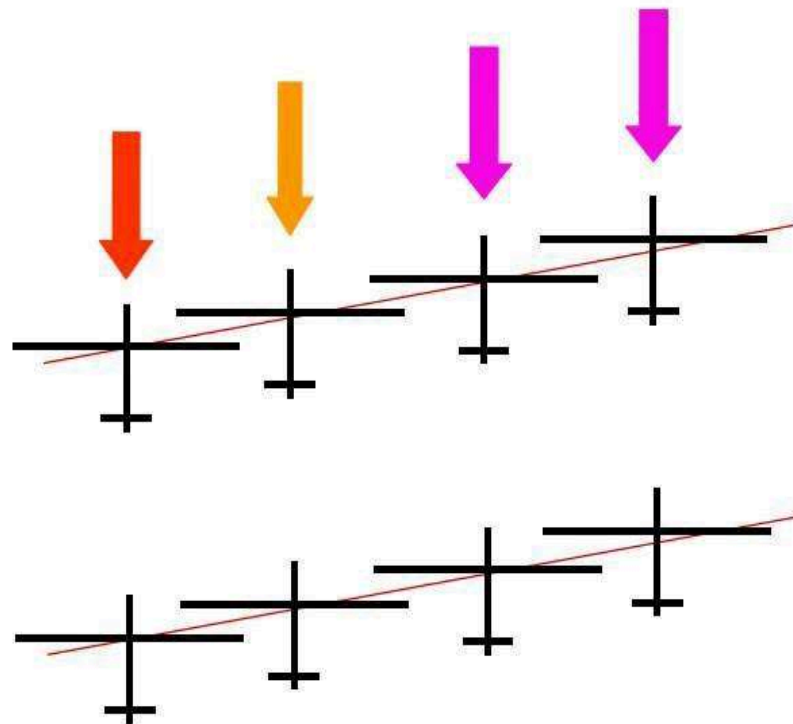


AMDT 14/20 CHG : VAR, QFU, orientations, zones de perte d'altitude planeur, zone d'évolution drone.

© SIA

## Procédure d'Arrivée sur la Grille

1. **Le premier planeur qui arrive se place au fond de sa classe**
2. **Le suivant se place à coté légèrement devant.....**
3. **Et ainsi de suite.....**



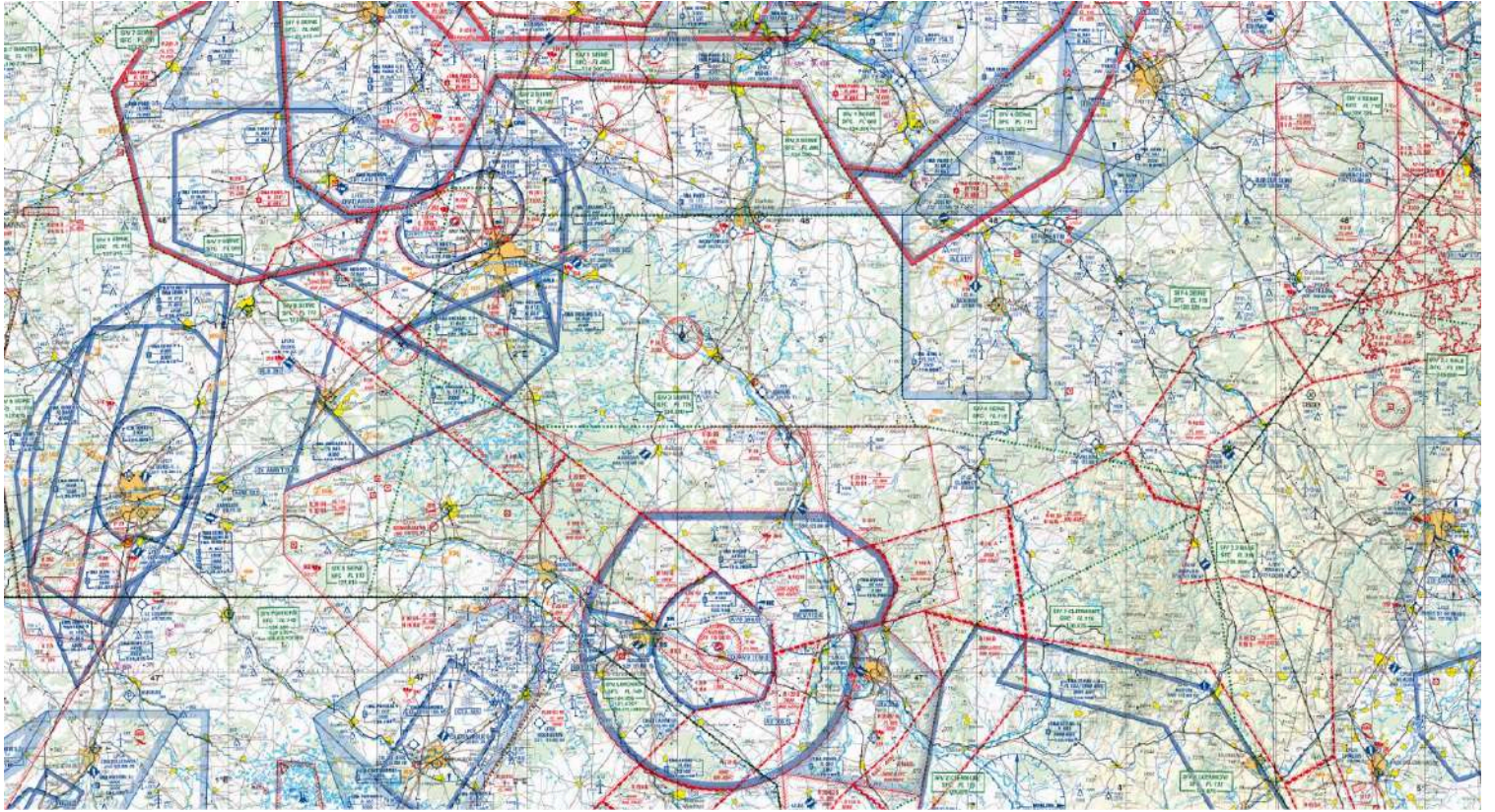
4 planeurs  
par ligne

Exemple piste 10



## ANNEXE 4

Espace aérien régional (mise à jour Juin 2023)



Référence : Carte IGN OACI VFR 1:500.000 France Géoportail