



PROCÉDURES LOCALES

Championnat Inter-Régional Junior Occitanie Nouvelle-Aquitaine 2024

Classe Club
Du 21/07/2024 au 27/07/2024

Aérodrome de Condom-Valence (LFID)

Edition du 13/06/2024

Date de validation des procédures par la [Commission Sport FFVP](#) : XX/XX/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 MATIERES

1.	DESCRIPTION DE LA COMPETITION	3
2.	GENERALITES	4
3.	PROCEDURES AU SOL	6
4.	PROCEDURES EN VOL	8
5.	DEROULEMENT DES EPREUVES	9
6.	DIVERGENCES PAR RAPPORT AU REGLEMENT FEDERAL NP4.1 EN VIGUEUR	10
7.	ANNEXES	11

1.Description de la compétition

1.1. Nom et lieu de la compétition

- Nom de la compétition : Championnat Inter-Régional Junior Occitanie - Nouvelle Aquitaine
- Lieu : 43° 54' 33" N - Longitude : 000°23'10"E
- Association organisatrice : Ténarèze Gascogne Vélivole
- Altitude de référence de l'aérodrome : 135 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 juillet 2024
- Entraînement (non officiel) : du 14 au 19 juillet 2024
- Période d'enregistrement : du 14 au 20 juillet 2024
- Période d'inspection technique (pesée obligatoire en classe club) : du 14 au 20 juillet 2024
- Premier briefing (compétition): 21 juillet 2024 à 10h
- Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve possible) : du 21 au 27 juillet 2024
- Remise des prix : 27 juillet 2024 à 19h30

1.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels

Postes obligatoires :

- Directeur de la compétition : Jean-Yves Duboc
- Représentant fédéral ou régional : Aucun
- Choix des épreuves : Julien Bezy
- Scoring : Julien Bezy
- Secretariat : Joël Lesage, Florence Ponzevera

Postes recommandés :

- Président du Comité d'Organisation : Jean-Yves Duboc
- Sécurité des vols : Michel Baro
- Météorologue : Julien Bezy
- Logistique : Julien Bezy – Guy Souchère
- Contrôle Technique : Julien Bezy
- Remorquage : Quentin Lesserteur
- Treuillage : Aucun
- Webmaster : Joël Lesage
- Responsable presse : Hervé Estrem-Monjouste
- PC vache : Julien Bezy

1.4. Adresses pour correspondance et inscription

- Tel : 06.14.69.75.52
- E-mail : planeurs.tgv@gmail.com
- Site web : <http://planeur-condom.fr/>
- Adresse postale : Ténarèze Gascogne Vélivole – Aérodrome de Herret – 32100 Condom

2. Généralités

2.1. Montant des droits d'inscription et remorqués

Les frais d'inscription pour chaque planeur s'élèvent à 25 €.
Ils couvrent toutes les opérations exceptés les décollages.

Le prix d'un remorqué standard (500 m AGL) est de 15 €.

2.2. Classes et types de planeurs admis

La compétition est de classe club.

Les handicaps sont fixés conformément au barème du règlement des compétitions FFVP - NP4.1d

Nombre maximal de planeur admis sur la plate-forme : 20

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. Équipements supplémentaires requis

Néant.

2.6. Site Internet

L'adresse du site SoaringSpot de la compétition est https://www.soaringspot.com/en_gb/championnat-inter-regional-sud-ouest-junior-condom-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 : « **D01-DEP-NORD** », « **D02-DEP-SUD** »
- Points de report utilisables : Sans objet
- Points d'arrivée utilisables : « **A01-LFID** »

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 : document en annexe 7.6
- **Liste des zones interdites** : classes A, B, C, D; zones P, zones R, ZIT, ZRT et toutes zones non autorisées au briefing ou sur la fiche d'épreuve.
- **Liste des zones autorisées** : classes E, F et G.
- Deux ZRT (ZRT « Nogaro » et ZRT « Mezin ») peuvent être activées pendant le championnat avec un accès autorisés aux planeurs. Leur activation ou non sera précisée lors du briefing. Ces ZRT sont montrées en Annexe 7.6.
- La fiche d'épreuve précisera une à une les zones éventuellement désactivées pour la journée

2.9. Emplacement du panneau d'affichage officiel

Le panneau d'affichage officiel est situé dans la 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

Voir annexes 7.1 et 7.2.

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

La mise en piste se fera en empruntant le taxiway côté Nord de la piste jusqu'au seuil du QFU indiqué le jour de l'épreuve.

Voir annexe 7.2.

La mise en piste des planeurs se fera uniquement avec les véhicules de piste mis à disposition par le club organisateur.

3.3. Procédure de pesée

Une pesée sera réalisée afin d'adapter le handicap du planeur conformément à la liste des handicaps de la NP4.1d en classe club.

3.4. Procédure de déballastage en piste

Sans objet.

3.5. Grille de décollage

Chaque concurrent se positionnera sur chaque ligne dans l'ordre d'arrivée en commençant par le fond au QFU défini par l'organisation. (Chaque ligne sera matérialisée par un plot). Un schéma de principe est en annexe 7.3.

Aucun véhicule ne sera autorisé sur la grille de départ.

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

Le PC Vache se situe dans la salle de cours.

N° de téléphone : 06.14.69.75.52

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.

3.7. 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 à l'adresse mail suivante (en précisant le numéro de concours) : scoring.tgv@gmail.com
- 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).

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) : 134.550MHz
- Fréquence décollage/arrivée/atterrissage : 119.765 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^{er} décollage.

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

Les schémas sont donnés en annexe 7.4.

Un rappel sera fait au briefing quotidien.

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 remorquages

Tour de piste classique avec procédure radio. L'organisateur interviendra éventuellement pour réguler les atterrissages et confirmer le QFU en fonction du vent.

Un rappel sera fait au briefing général et quotidien.

Le pilote se reportera en vent arrière de la piste en service avec annonce radio. Il se posera en prenant compte du trafic au sol (point d'aboutissement 100 m au-delà du premier planeur aligné sur la piste) avec dégagement au nord de la piste. Les décollages seront interrompus pour permettre son atterrissage.

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 en service).

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

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

L'altitude minimale au cercle permet normalement de réaliser un tour de piste classique avec vent arrière.

4.5. Procédure d'atterrissage

Un tour de piste classique est la procédure normale et conseillée. Celui-ci se fait côté Nord (voir carte VAC en annexe 7.1). Le compétiteur veillera la radio pour suivre les consignes données par le directeur de compétition.

En cas d'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 échéant)

Sans objet.

5.2. Zone des épreuves

Tout l'espace incluant l'ensemble des points de virages. Voir annexe 7.5.

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 : 170 km/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 : 400 mètres QNH, sauf changement durant le briefing journalier.

5.4. Ouverture de porte de départ

La porte de départ est ouverte 30 minutes après le décollage du dernier planeur de la classe qui était, à l'heure, à sa position prévue sur la grille. Ce délai peut exceptionnellement être réduit à 20 minutes s'il est précisé lors du briefing journalier.

Pour des raisons de sécurité, une altitude maximale et une vitesse sol maximale au passage de la porte de départ sont fixées. Tout dépassement sera pénalisé. La vitesse sol maximale au passage de la porte de départ est 170 km/h. L'altitude maximale au passage de la porte de départ sera définie par l'organisation telle qu'elle soit d'environ 100 m en dessous des cumulus (s'il y en a).

Lorsque le dernier concurrent aura décollé et lorsque l'organisation aura défini l'heure d'ouverture de la porte de départ (Hdep, en heures locales synchronisées par le GPS) et l'altitude maximale de départ (Altdepmax, en mètres QNH) elle en informera les concurrents sur la fréquence compétition dans les messages suivants :

- a) au dernier décollage : "Compétition Condom, dernier décollage de la classe club"
- b) à Hdep-20 minutes : "Compétition Condom, la porte de départ ouvrira dans 20 minutes, altitude maximale de départ : Altdepmax mètres QNH"
- c) à Hdep-10 minutes : "Compétition Condom, la porte de départ ouvrira dans 10 minutes, altitude maximale de départ : Altdepmax mètres QNH"

- d) à Hdep-5 minutes : "Compétition Condom, la porte de départ ouvrira dans 5 minutes, altitude maximale de départ : Aldepmax mètres QNH"
- e) à Hdep : "Compétition Condom, il est Hdep. La porte de départ est ouverte. Altitude maximale de départ : Aldepmax mètres QNH"

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

7.1. Carte VAC LFID

ATERRISSAGE A VUE




Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic

10 AUG 23

CONDOM VALENCE SUR BAÏSE

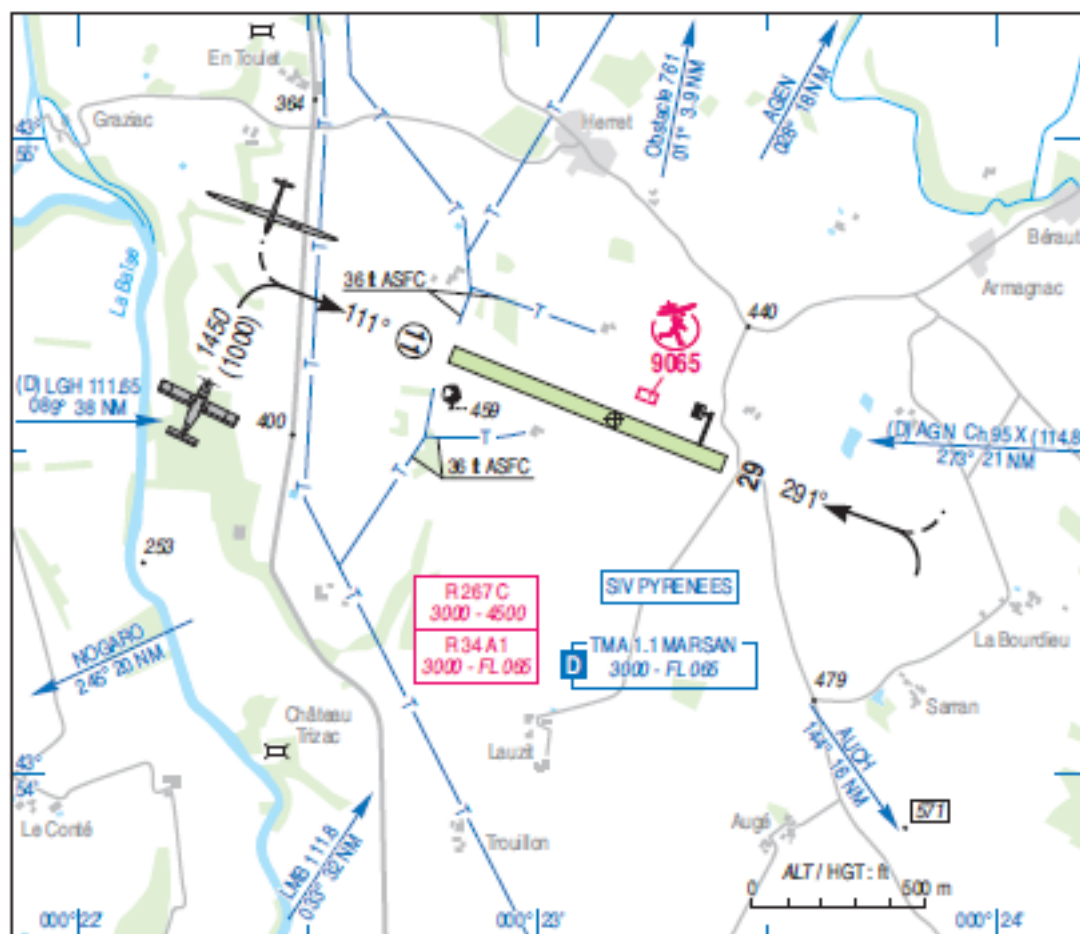
AD 2 LFID ATT 01


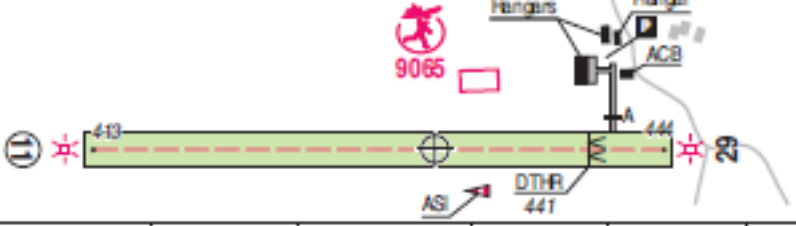
				ALT AD : 444 (16 hPa) LAT : 43 54 33 N LONG : 000 23 10 E	LFID VAR : 1°E (20)
---	---	---	---	--	-------------------------------

APP : NIL

TWR : NIL

AA : 119.765 (FR uniquement / only)



							
RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
11	111	850 x 50	Non revêtue Unpaved	-	850	850	850
29	291				850	850	726

7.2. Vue générale de la plateforme



parking camping



7.3. Grille de départ exemple QFU 29



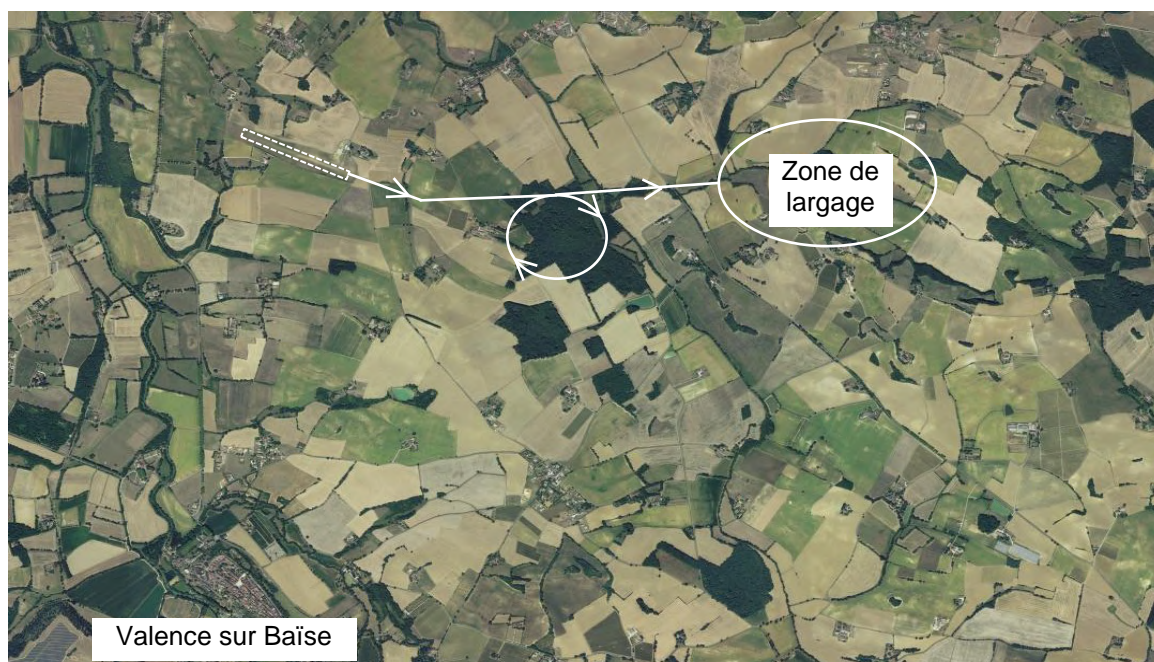
7.4. Zones de largage

DECOLLAGE QFU 29

Ce QFU est préférentiel pour les décollages vue la légère descente ainsi que les dégagements possibles en cas de casse câble.

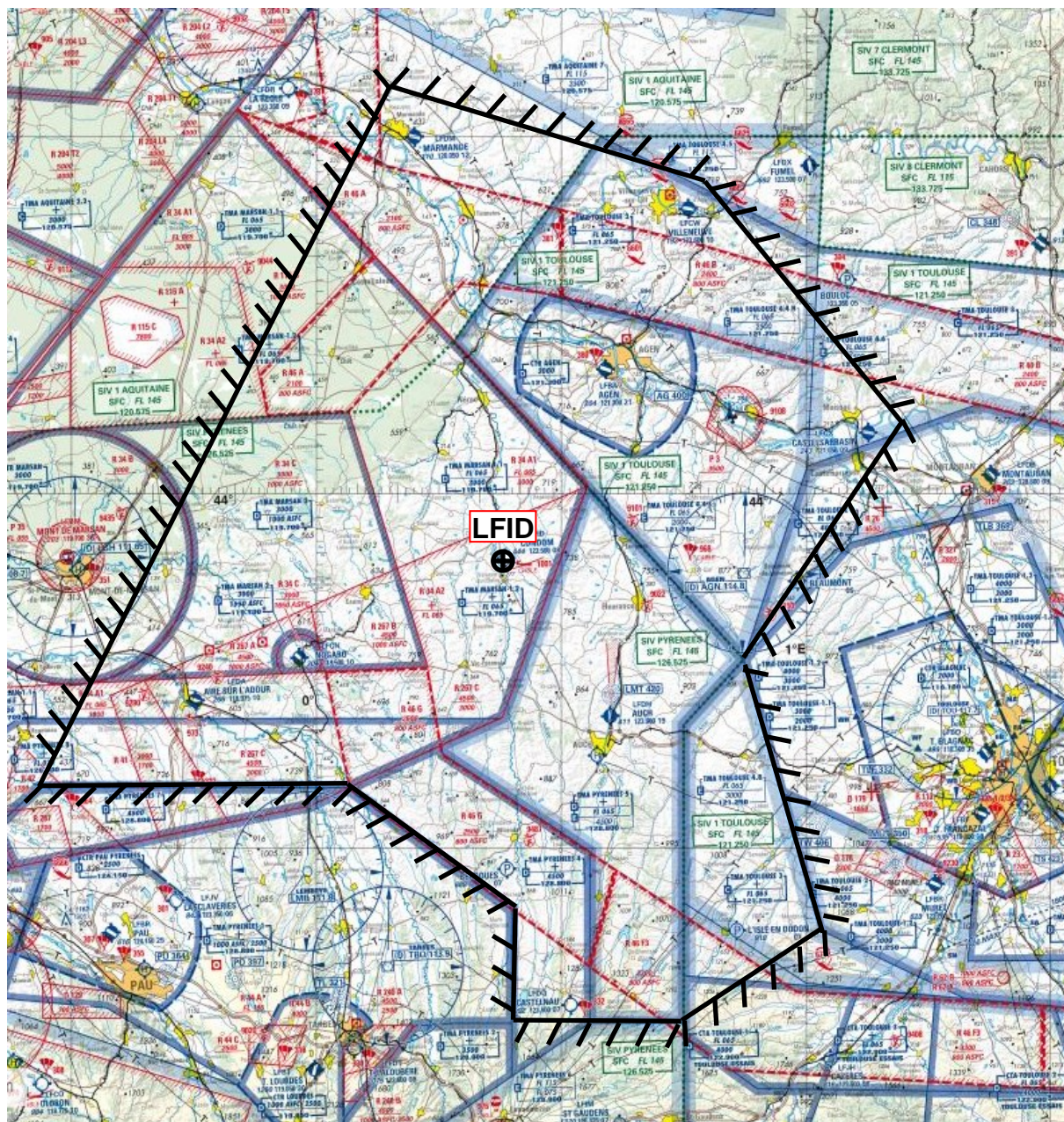


DECOLLAGE QFU 11 (Uniquement par vent d'Est supérieur à 15 km/h)



7.5. Zone des épreuves

Les épreuves seront dessinées dans la zone délimitée sur la carte ci-dessous :



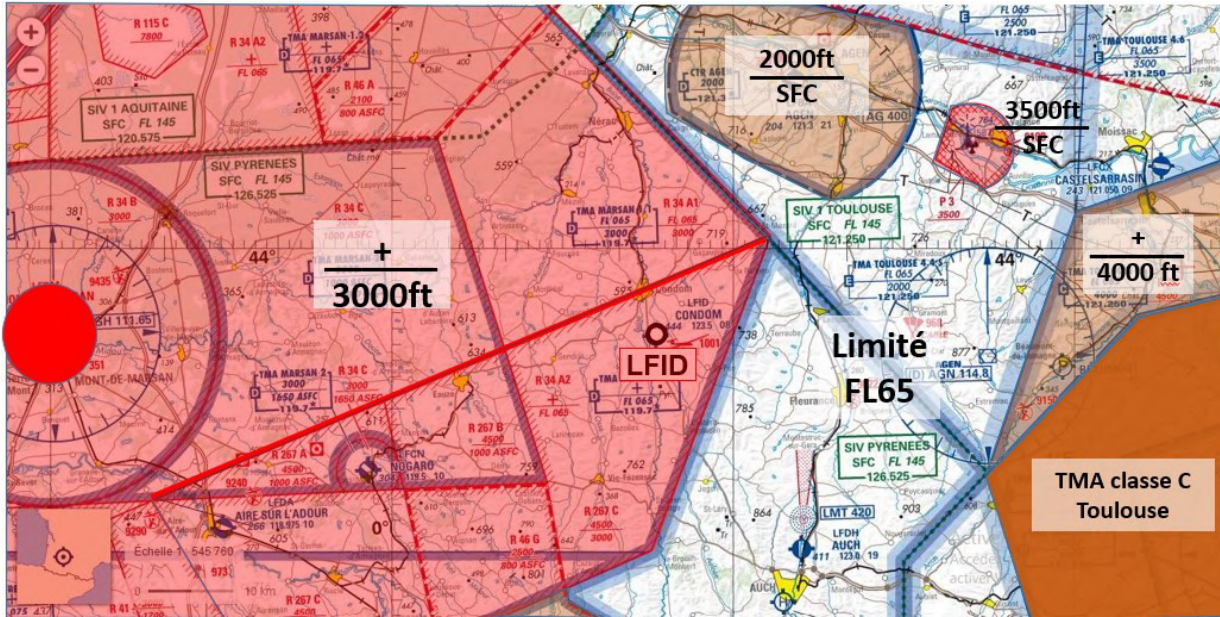
7.6. Espaces aériens environnants

Un rappel sera fait à chaque briefing compte tenu de la particularité de l'espace aérien en fonction de l'activité de la base militaire de Mont de Marsan.

Les espaces en rouges ci-dessous ne seront pas pénétrables si la zone en question est active.

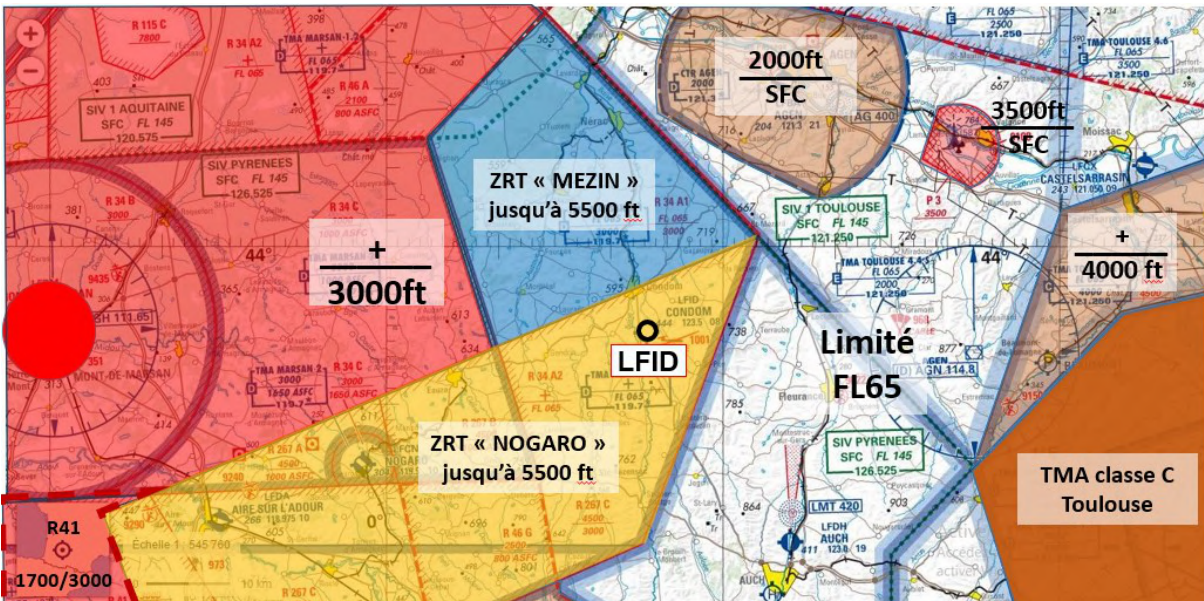
Zones de Mont-de-Marsan actives sans les deux ZRT championnat:

Pendant l'entraînement pré-championnat les ZRT ne seront pas utilisables mais il sera possible d'utiliser les zones R267A,B et C (correspondant à la zone géographique de la ZRT « Nogaro ») à hauteur de 4500ft QNH maximum.

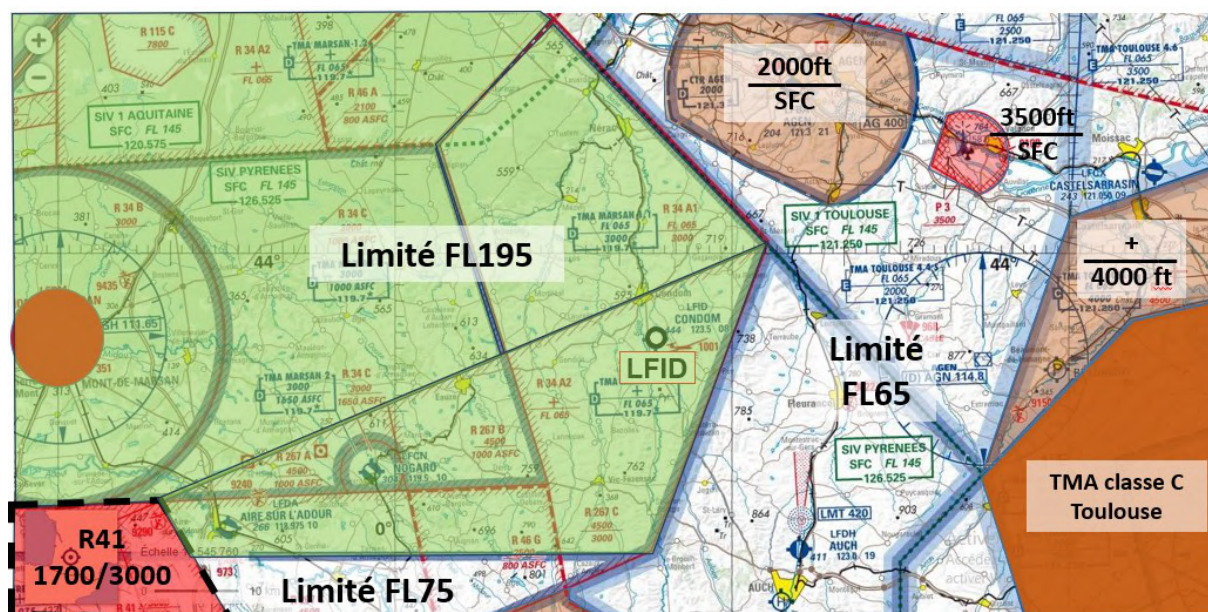


Zones de Mont-de-Marsan actives avec ZRT championnat :

Dans le cas où Marsan est actif, deux ZRT peuvent être ouvertes pour le championnat. Dans ce cas, ces deux ZRT qui se substituent avec les espaces avec lesquels elles interfèrent seront considérées comme des espaces inactifs pour l'épreuve et les planeurs pourront librement les utiliser. La zone Marsan restera impénétrable au-delà de 5500ft (classe D) au-dessus de ces ZRT.



Zones de Mont-de-Marsan inertes :



7.7. Règles de vie sur l'aérodrome et dans la zone de vie

Les possibilités d'hébergement sont larges dans la région. Attention cependant les locations sont très prisées en saison estivale. Pour ceux qui le souhaitent une zone sur place sera allouée pour l'emplacement de vos tentes.

Les compétiteurs souhaitant utiliser leurs véhicules en dehors des vols utiliseront l'emplacement réservé aux voitures, situé à côté des tentes, ou le parking goudronné situé à l'extérieur de la plateforme. Il sera interdit, en dehors du tractage des remorques, toute utilisation de véhicule personnel sur le taxiway ou la piste.

Le Club mettra des moyens sanitaires qui seront accessibles aux compétiteurs et à leur accompagnants. Il est demandé d'en faire une utilisation bienveillante.

Afin de faciliter la présence aux briefings quotidiens et le temps nécessaire à la mise en piste, l'organisation a décidé de mettre en place une restauration collective pour tous les compétiteurs incluant le petit déjeuner ainsi que les repas du midi et du soir.

La remise des prix aura lieu le samedi 27 juillet à l'issue de la dernière épreuve à partir de 19h30. Un repas de clôture sera ensuite prévu à partir de 20h30.

7.8. Comportement durant l'épreuve

C'est un jeu, sans enjeu

Savoir dire STOP

Faites votre vol

Sans copier les erreurs des autres

Anticollision

*Regardez dehors en permanence
Pas de trajectoire agressive et dangereuse*

Préparer votre vol sereinement

*Préparation du planeur et du circuit, carte, GPS, ...
Décollez uniquement quand vous êtes prêts.*

Volez l'esprit clair et net

Forme physique, alimentation, eau

Respecter les procédures d'arrivées

*Pas de passages
Respect du seuil décalé QFU29*

BONS VOIS !

