



PROCÉDURES LOCALES

2nd Spring Provence Glide

13/01/2026 V2

Référence du règlement des compétitions FFVP : NP 4.1 du (Edition 2026)

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 compétition	3
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
2. Généralités	4
2.1. Montant des droits d'inscription et remorqués	4
2.2. Classe multiclass	4
2.3. SeeYou 10.62 ou supérieur	4
2.4. Enregistreurs de vol	4
2.5. Équipements supplémentaires requis	4
2.6. Site Internet	5
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
3. Procédures au sol	5
3.1. Présentation de l'aérodrome	6
3.2. Consignes de mise en piste et passage au point de pesée	6
3.3. Procédure de pesée	6
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	7
4. Procédures en vol	7

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	8
4.5. Procédure de passage et/ou d'atterrissage en direct.....	8
5. Déroulement des épreuves	8
5.1. Dispositions locales relatives au contrôle du trafic aérien (le cas échant).....	8
5.2. Zone des épreuves	8
5.3. Paramètres des porte de départ et d'arrivée.....	8
5.4. Ouverture de porte de départ	9
5.5. Annulation d'épreuve en vol	9
5.6. Pénalité altitude d'arrivée.....	9
6. Divergences par rapport au règlement fédéral NP4.1 en vigueur	9
7. Annexes	9

1. Description de la compétition

1.1. Nom et lieu de la compétition

- Nom de la compétition : 2nd spring provence glide
- Lieu : Vinon sur Verdon
- Association organisatrice : AAVA
- Altitude de référence de l'aérodrome : **275 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 : 15/01/2026
- Entraînement non officiel (inclus dans l'inscription) : 18,19,20 mars
- Période d'inscription : 20 et 21 mars 2026
- Premier briefing: 21 mars 2026 à **17h30**
- Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve) : 22 mars au 28 mars 2026
- Remise des prix : 28 mars 2026

1.3. Noms et fonctions des organisateurs et officiels

- Directeur de la compétition : Roger Eyrier
- Choix des épreuves : Gérard Herbaud /Roger Eyrier
- Scoring : Jean-Marc Savoie / Marc Benoit
- Secrétariat : Kelly Sacrez / Nathalie Peron
- Sécurité des vols : Francis Moginot
- Météorologue : Gérard Herbaud :
- Remorquage : Denis Burckel

1.4. Adresses pour correspondance et inscription

- Tel : 04 92 78 82 90 Mob. : +33 6 95 55 29 78
- E-mail : secretariat@vinon-soaring.fr
- Site web: <https://www.soaringspot.com/fr/2nd-spring-provence-glide-vinon-2026/>
- Adresse postale: AAVA 1, lieudit Aérodrome 83560 Vinon sur verdon
- [Inscriptions](mailto:aavacompetition@gmail.com) : aavacompetition@gmail.com

2.Généralités

2.1.Montant des droits d'inscription et remorqués

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

- **200 €** pour tous les pilotes

Ils couvrent toutes les opérations exceptés les décollages.

Le prix d'un remorqué standard (900m AMSL) est de :

- **55 €**
- Un supplément de 5 € pourra être appliqué par tranche 100 m au-dessus de 900m AMSL

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

Camping : 100 € par planeur.

Le paiement doit être effectué avant le départ du site de la compétition. L'organisation accepte : espèces, virement bancaire, carte de crédit et chèques français.

IBAN: **FR76 1910 6000 0102 5269 4000 009**

SWIFT (BIC): **A G R I F R P P 8 9 1**

Quand le virement bancaire est utilisé pour payer l'inscription, le pilote doit envoyer un accusé d'émission du virement bancaire à l'organisation à scoring@vinon-soaring.fr

2.2.Catégorie et classe

- Catégorie générale
- Classe Multiclasse
- Handicaps NP4.1.d 1.a Classe Multiclasse avec water ballast
- Nombre maximal de planeur admis dans la compétition :30

2.3.Logiciel d'analyse et de scoring utilisé

SeeYou version 10.68 ou supérieur

Le script de scoring FFVP 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.

L'enregistreur GPS principal et l'enregistreur GPS de secours doivent être obligatoirement de l'un des types suivants :

- enregistreur homologué par l'IGC.
- ou appareil compatible FLARM (même non homologué par l'IGC) construit après le 1er janvier 2005.

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

Sans objet.

2.6.Site Internet

- L'adresse du site SoaringSpot de la compétition est : <https://www.soaringspot.com/fr/2nd-spring-provence-glide-vinon-2026/>

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 : 001Vinon Aero - 407Manosque - 347Greoux - 363La Bastide
- Points de report utilisables : 407Manosque - 998Report20_PontoiseFarm
- Point d'arrivée utilisable : 001Vinon Aero (centre du cercle d'arrivée)

2.8.Espace aérien pour la compétition

- Le fichier espace aérien de référence (*.cub) est disponible sur SoaringSpot (cf §2.6).
- Carte synthétique des zones avec altitudes plancher et plafond : Cf. Self-Briefing
- **Espaces aériens interdits pendant la compétition**
 - Tous les espaces aériens contrôlés de classe A, C, D
 - Toutes les zones interdites (P), restreintes (R) et dangereuses (D)
 - Toutes les activités de voltige et de parachutisme (marquées « P » dans le fichier de l'espace aérien sportif).
- **Parcs et Zones de Sensibilité Maximale (MSA = ZSM) (marquées « P » dans le fichier Airspace Sport)**
 - Les parcs sont interdits selon la réglementation en vigueur (1000m/AGL ou 300m/AGL)
 - Le fichier terrain « vector map » de SeeYou est la seule référence de pointage pour les parcs
 - Les MSA sont interdites du sol jusqu'à 300 m au-dessus du point le plus haut de la MSA (référence STAC).
- **Déclassement et/ou désactivation de l'espace aérien**
 - Certaines zones de classe D, certaines zones R et D, et certaines activités de voltige et de parachutisme peuvent être désactivées pour une journée de compétition (par exemple R 71, voltige St Auban, D 596, parachutisme St Christol)
 - Ces désactivations sont annoncées lors du briefing quotidien et mentionnées sur la feuille de route.

(Rappel : NP4.1 §2.5 .../... Dans le cadre d'une compétition, les procédures et consignes locales annoncées lors des briefings ont la même autorité que le présent règlement .../...)

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.

3.Procédures au sol

3.1.Présentation de l'aérodrome

- Présentation des infrastructures : [Cf. Self-Briefing](#)
- Carte VAC: [Cf. Self-Briefing](#)

3.2.Consignes de mise en piste

L'utilisation d'un gyrophare pour circuler sur la piste est fortement recommandée. 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.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 : [Cf. Self-Briefing](#)

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

Le PC Vache se situe au PC de la compétition

Whatsapp ou SMS PC Vache : +33 (0)6 95 55 29 78

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 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.

3.5.Dépouillement des enregistreurs

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

- De préférence un envoi par email (hautement préféré) :
 - scoring2@vinon-soaring.fr
- 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.

3.6.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).

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) : **122.155 MHz**
- Fréquence décollage/arrivée/atterrissage : **118,155 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.

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) 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.

La vitesse de remorquage est fixée par défaut à 130 km/h. Il appartient aux compétiteurs désirant une vitesse différente de le préciser à son pilote remorqueur. L'altitude de largage est fixée à 900m 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. (Référence : <https://vimeo.com/465720082>)

Le pilote de l'avion ramènera le planeur à la verticale de l'aérodrome et le larguera à 900 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.Procédures en cas d'atterrissage pendant les remorquages

Voir le briefing quotidien et utiliser la fréquence 118.155 MHz

4.4.Information d'arrivée

Le pilote annonce son arrivée et ses intentions [sur la fréquence de l'aérodrome](#), 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* »

4.5.Procédure d'atterrissement en direct

L'arrivée directe, suivie d'un atterrissage long est la procédure normale et conseillée. Les schémas relatifs aux procédures d'atterrissement figurent : [Cf. Self-Briefing](#).

Arrivée directe : le pilote à l'atterrissement suit les instructions données par l'organisation qui régule le trafic afin 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'atterrissement à utiliser, autrement il se conforme à la carte VAC.

Les Passages sont interdits (cf. pénalités)

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.

5.Déroulement des épreuves

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

Sans objet

5.2.Zone des vols

La zone des vols s'étend jusqu'aux Alpes du Nord (Chamonix), uniquement sur le territoire national.

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 (GPS) maximale : 170km/h, sauf changement lors du briefing journalier
- Altitude maximale de franchissement de ligne : elle 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 : 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

[Cf. Self-Briefing](#)

