

CHAMPIONNATS DE FRANCE

DE VOL À VOILE

ST-FLORENTIN CHÉU

2008

AÉRODROME SAINT-FLORENTIN : CHEU – LFGP – 15 AU 25 MAI 2008

RÈGLEMENT PARTICULIER

Édition : 30 MARS 2008

1 - COMPETITION	3
1.1. Nom de la Compétition	3
1.2. Lieu de la Compétition	3
1.3. Communication	3
2. CALENDRIER	3
3. NOM ET FONCTIONS DES ORGANISATEURS	3
4. GÉNÉRALITÉS	5
4.1. Classes et types de planeurs admis	5
4.2. Masse maximale admise	5
4.3. Contrôle des vols	5
4.4. Contrôle des équipements	5
4.5. Zone des vols – points de virage	5
4.6. Montant des droits	6
4.7. Limites d'inscription	6
4.8. Assurance responsabilité civile	6
5. SÉCURITÉ	7
5.1. Règles de sécurité sur l'aérodrome	7
5.2. Comité de sécurité	7
6. DÉROULEMENT DES ÉPREUVES	7
6.1 Accueil des concurrents	7
6.2. Emplacement du panneau d'affichage officiel	7
6.3. Briefing journalier	7
6.4. Règles de trafic au sol	7
6.5 Contrôle de la masse au décollage	8
6.6. Grille de départ	8
6.7. Câbles de remorquage	8
6.8. Décollage, remorquage et treuillage.	8
6.9. Circuits de remorquage	8
6.10. Procédures pour les planeurs motorisés	8
6.12. Lignes d'arrivée	9
6.14. Atterrissage sur l'aérodrome	9
6.15. Atterrissage en campagne	9
6.16. Dépannage air	9
6.17 Types d'épreuves et classements	9
7. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU RÈGLEMENT SPORTIF FFVV	11

1 - COMPETITION

1.1. Nom de la Compétition

Championnats de France de Vol à Voile 2008
Classe Club et classe 15 mètres

1.2. Lieu de la Compétition

Aérodrome de Saint Florentin/Chéu (LFGP)
47° 58' 53" N – 003° 46' 37" E ; Elevation : 107m / 355ft (12hPa)

1.3. Communication

Pour tout ce qui concerne les inscriptions et les renseignements relatifs à l'hébergement dans la région :

CVVVF/C.
Aérodrome
89600 SAINT-FLORENTIN

Tel : +33 (0)3 86 35 19 17
Fax : +33 (0)3 86 35 08 53
Email : club@planeur-stflo.net
Site Web de la compétition : <http://www.planeur-stflo.net>

Pour faire suivre votre courrier :

Vol à Voile Saint Florentin.
"Votre nom"
Aérodrome
89600 SAINT-FLORENTIN

2. CALENDRIER

2.1.	Clôture des inscriptions.....	25 Avril 2008
2.2.	Entraînement (non officiel).....	libre du 15 au 16 Mai 2008
2.3.	Accueil des compétiteurs (vérification des documents de vol)	à partir du 15 Mai 2008
2.4.	Briefing général de la compétition	16 Mai 2008 (18 h)
2.5.	Pot d'accueil	16 Mai 2008 (19h30)
2.6.	Première épreuve	17 Mai 2008
2.7.	Dernière épreuve	24 Mai 2008
2.8.	Remise des prix.....	24 Mai 2008 (20 h)
2.9.	Repas de clôture.....	24 Mai 2008 (21 h)

3. NOM ET FONCTIONS DES ORGANISATEURS

3.1.	Président du Comité d'organisation.....	Danièle BILLY
3.2.	Directeur de la compétition et du comité choix des épreuves.....	François SEMBLAT
3.3.	Accueil/Secrétariat.....	Jacques BAZERQUE
3.4.	Chef de piste.....	Michel BROSSET/François SEMBLAT
3.5.	Météorologie.....	Denise CRUETTE
3.6.	Pesée.....	Michel MERLE/Jean-Louis RANVOISE
3.7.	Remorquage	Jean-Luc PETIT-GAS
3.8.	Treuilage.....	Maurice LACH/Gérard PETTINARI
3.9.	Grille de départ.....	Danièle BILLY
3.9.	Calcul des résultats.....	Danièle BILLY
3.10.	PC Vaches.....	Jacques BAZERQUE

- 3.11. Administration et Journal de la compétition.....Jean-Marc BILLY
- 3.12. Responsable financier.....Paul AUBERT/Pascal JOUANNARD
- 3.13. Presse et relations publiques..... Jean-Marc BILLY

4. GÉNÉRALITÉS

4.1. Classes et types de planeurs admis

- 4.1.1. Les Championnats de France se dérouleront en classes Club et 15 m.
- 4.1.2. Dans tout planeur biplace, le concurrent commandant de bord doit obligatoirement rester le même durant toute la compétition. Le passager peut éventuellement changer chaque jour.
- 4.1.3. Les planeurs motorisés sont admis dans leurs classes respectives.

4.2. Masse maximale admise

- 4.2.1. La masse maximale autorisée au décollage dans la classe 15m est de 525 kg, sans jamais dépasser la masse autorisée par le CDN.
- 4.2.2. En classe Club, l'emport de ballasts largables ainsi que l'emport de masses additionnelles autres que celles prévues au manuel de vol pour ajuster le centrage, sont interdits. La masse du planeur équipé (conforme au manuel de vol) ne doit pas varier au cours de la compétition. La masse de référence sera celle figurant sur la fiche de pesée.

4.3. Contrôle des vols

- 4.3.1. Le contrôle se fait par enregistreurs de vols (loggers), l'enregistreur principal doit être un modèle homologué IGC, chaque concurrent devant apporter un cordon de déloggage. Les concurrents pourront fournir directement le fichier .igc du vol (sur clé USB) ou par mail à l'adresse suivante : log15m@planeur-stflo.net ou logclub@planeur-stflo.net
- 4.3.2. Un enregistreur non homologué IGC peut être utilisé en secours à condition, d'une part, que le pilote fournisse à l'organisation, avant le début des épreuves, les logiciels et les cordons nécessaires au déchargement et à l'exploitation des vols et, d'autre part, qu'un enregistrement de l'altitude soit exploitable (enregistreur secours, enregistreur principal ou barographe étalonné).
- 4.3.3. Le marqueur d'événement n'est pas obligatoire.
- 4.3.4. Les pilotes utilisant un enregistreur principal intégré dans le tableau de bord devront fournir à l'organisation au plus tard 45 min. après l'arrivée sur le terrain (ou dès que possible en cas de vache) le fichier IGC de l'épreuve réalisée (clé USB). L'organisation pourra demander que le déloggage soit effectué en présence d'un commissaire sportif désigné par l'organisation.
- 4.3.5. Le logiciel utilisé pour le déloggage et le calcul des points est See You.
- 4.3.6. Système de localisation VPOS : en fonction des disponibilités en matériel, ce système pourra être utilisé pendant la compétition, pour faire de l'animation et de la communication. Les planeurs à équiper seront choisis chaque jour de vol par l'organisation.

4.4. Contrôle des équipements

- 4.4.1. Les instruments gyroscopiques doivent être démontés ou neutralisés sous la responsabilité du concurrent.
- 4.4.2. Des contrôles seront effectués par l'organisation à tout moment de la compétition.
- 4.4.3. L'installation d'équipements mobiles (loggers, PDA...) est tolérée dans la mesure où celle-ci ne gêne en aucun cas la visibilité, la capacité d'évacuation et l'accessibilité aux commandes.

4.5. Zone des vols – points de virage

- 4.5.1. Les cartes aéronautiques de référence sont les cartes France OACI au 1/500 000 du (Ed. 2008) éditées par l'IGN.
- 4.5.2. La base de données des points de virage (ACI2008) est disponible sur le site Internet de la compétition dans les formats appropriés pour les GNSS les plus courants, la base officielle étant celle au format See You (.cup).
- 4.5.3. Le chargement des points de virage dans les enregistreurs de vol ou dans tout autre équipement de navigation est de la responsabilité des compétiteurs. L'organisation pourra toutefois apporter son concours aux compétiteurs qui en feront la demande.
- 4.5.4. La liste des zones interdites ou réglementées est disponible sur le site Internet de la compétition en format .txt. Ce fichier étant remis à jour régulièrement, la version définitive sera mise sur le site au plus tard le 1^{er} mai 2008.

4.6. Montant des droits

- 4.6.1. Le montant des droits d'inscription couvre la participation aux frais d'organisation ainsi que la possibilité de vols d'entraînement lors des journées précédant la première épreuve mais ne couvre pas les frais de treuillage ou remorquage.
- 4.6.2. Remorquage à 500 m (voir fiche d'inscription).
- 4.6.3. Le montant de la caution pour réclamation est fixé à 80 Euros.

4.7. Limites d'inscription

- 4.7.1. Le montant total des droits d'entrée doit être joint au formulaire d'inscription complètement rempli. Ce formulaire doit être envoyé aux organisateurs avant la date limite d'inscription mentionnée au paragraphe 2.1. du présent règlement.
- 4.7.2. Les inscriptions sont acceptées dans l'ordre d'arrivée dans la limite de 40 planeurs par classe et par championnat de France et 70 planeurs au total. L'organisation se réserve le droit de refuser une inscription si le nombre maxi est dépassé, si l'inscription est hors délai, si le pilote est sanctionné par la FFVV ou s'il ne réunit pas les conditions d'expérience.

4.8. Assurance responsabilité civile

- 4.8.1. Chaque concurrent doit être titulaire d'une assurance responsabilité civile valable pour le survol du territoire français en compétition, d'une couverture minimale de 762 245 €.
- 4.8.2. Les concurrents de nationalité étrangère doivent fournir à l'organisation un justificatif en français ou en anglais. Dans le cas contraire, ils devront contracter sur place une assurance responsabilité civile aéronef.
- 4.8.3. Les pilotes n'ayant pas de licence OACI doivent demander une équivalence aux autorités françaises (formulaire disponible sur le site de la compétition).

5. SÉCURITÉ

5.1. Règles de sécurité sur l'aérodrome

- 5.1.1. L'aérodrome de Saint-Florentin n'est pas contrôlé. Chaque pilote reste entièrement responsable de sa sécurité dans la circulation d'aérodrome ainsi que sur l'ensemble des pistes et des taxiways en respectant les consignes données au briefing ou par le Starter.
- 5.1.2. Chaque pilote après l'atterrissage doit dégager rapidement son planeur pour laisser la piste libre.
- 5.1.3. Afin de rester à l'écoute de la circulation d'aérodrome, la fréquence de la compétition doit être impérativement veillée jusqu'à ce que le planeur soit retiré de la piste.

5.2. Comité de sécurité

- 5.2.1. Un Comité de sécurité sera créé. Il sera composé du Président du Comité d'organisation, du Directeur de la compétition, et d'un concurrent par classe. Le représentant de chacune des classes sera élu par les pilotes de sa classe au briefing général d'ouverture de la compétition.
- 5.2.2. Le Comité de sécurité recevra les plaintes relatives à la sécurité et/ou à la conduite des vols pendant la compétition.
- 5.2.3. Toute plainte reçue par un membre du Comité de sécurité à l'encontre d'un compétiteur doit être enregistrée ainsi que toute action entreprise. Le Directeur de la compétition doit être tenu informé de toutes les plaintes ainsi que des mesures prises.

6. DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

6.1 Accueil des concurrents

- 6.1.1. Le bureau d'accueil des concurrents sera ouvert à partir du 15 mai à 11 heures.
- 6.1.2. Seront alors vérifiés les documents suivants :
 - La licence du pilote.
 - Les assurances (responsabilité civile valable pour le survol du territoire français).
 - Le CDN ou le permis de voler du planeur, la fiche de pesée pour la classe Club.
 - Les types et numéros des enregistreurs (principal et secours).
- 6.1.3. Seront également fournis par l'organisation toutes les informations complémentaires nécessaires.

6.2. Emplacement du panneau d'affichage officiel

Le panneau d'affichage officiel est situé dans la salle de Briefing sous le chapiteau.

6.3. Briefing journalier

- 6.3.1. Sauf disposition particulière annoncée par l'organisation, le briefing journalier aura lieu chaque jour d'épreuve à 10 heures 30. Il durera environ de 20 à 30 minutes. La routine journalière sera :
 - Proclamation des résultats de l'épreuve précédente;
 - Briefing météo;
 - Épreuve du jour.
 - Rappels sur la sécurité
- 6.3.2. Si un compétiteur est dans l'impossibilité d'assister au briefing, il devra se faire représenter par son dépanneur.
- 6.3.3. Aucune réclamation ne sera reçue ni discutée lors du briefing journalier.

6.4. Règles de trafic au sol

- 6.4.1. Les déplacements au sol se font sous la responsabilité exclusive du concurrent.
- 6.4.2. Les voitures et les remorques sont identifiées par la marque de concours du planeur du concurrent et sous sa responsabilité.
- 6.4.3. Les voitures sont autorisées à tracter les planeurs jusqu'à la grille de départ et doivent être retirées ¼ d'heure avant l'heure du premier décollage et dès l'ordre donné par le Directeur de la Compétition.
- 6.4.4. Après le premier décollage, il ne doit plus y avoir de véhicule sur les pistes ou taxiways.
- 6.4.5. Les véhicules circulant sur l'aérodrome doivent rouler lentement.
- 6.4.6. Les remorques et les planeurs doivent stationner aux emplacements prévus (le plan de stationnement sera disponible à l'accueil).

6.4.7. Sauf autorisation particulière du Directeur de la compétition, il est interdit d'amener une remorque sur les pistes ou les taxiways.

6.5 Contrôle de la masse au décollage

- 6.5.1. Tous les planeurs classe Club seront pesés avant la première épreuve (entre le 15 et le 17 mai).
- 6.5.2. Des contrôles aléatoires seront effectués chaque jour pour toutes les classes.
- 6.5.3. Les pesées initiales seront normalement effectuées dans le hangar.
- 6.5.4. Chaque jour d'épreuve, si les conditions météo le permettent, des contrôles aléatoires seront effectués vers le hangar avion ou sur l'itinéraire de mise en piste suivant le plan qui sera remis lors du briefing général. Par conséquent, il sera interdit de ballaster en piste.

6.6. Grille de départ

- 6.6.1. Les décollages seront réalisés sur les pistes 07T et 07R ou 25T et 25R.
- 6.6.2. L'ordre des départs et la grille de mise en piste seront annoncées et affichées tous les jours vers 9 h 00 ou, si le temps ne le permet pas, au plus tard pendant le briefing.
- 6.6.3. L'alignement des planeurs sur la grille se fait par ligne. Le planeur arrivant sur une ligne doit se placer systématiquement sur la bordure sud pour les pistes 07/25 soit sur la piste planeur soit sur la piste treuil en fonction du choix du lancement indiqué lors de son inscription.
- 6.6.4. Les concurrents doivent être en piste 15 minutes avant l'heure fixée pour les décollages.

6.7. Câbles de remorquage

- 6.7.1. Les câbles de remorquage sont fournis par les concurrents et doivent être identifiés et équipés à chaque extrémité d'un anneau TOST (longueur minimum 40 mètres).
- 6.7.2. Il est de la responsabilité de chaque équipe de tenir prêt son planeur pour le décollage, d'accrocher le câble de remorquage au planeur et de tenir l'aile horizontale.
- 6.7.3. Les câbles de remorquage sont récupérés par les équipiers, après le remorquage, à l'emplacement et à l'heure fixée par l'organisation.

6.8. Décollage, remorquage et treillage.

- 6.8.1. Les décollages en remorqués sont effectués sur ordres du "batman". Au moment de l'arrivée de l'avion remorqueur devant chaque planeur, celui-ci doit être prêt à décoller (check-list effectuée, câble accroché, ailes horizontales), frein de roue serré à la tension du câble.
- 6.8.2. Les décollages en treuillées sont effectués sur ordres du « batman ». Au moment de la mise en place de l'élingue devant le planeur, celui-ci doit être prêt à décoller (check-list effectuée, câble accroché, ailes horizontales), pas d'utilisation du frein de roue pour tension du câble. Un briefing spécifique sera fait en piste pour les concurrents partant au treuil..

6.9. Circuits de remorquage

- 6.9.1. Les circuits de remorquage seront décrits lors du briefing général de la compétition.
- 6.9.2. Aucune annonce radio n'est effectuée au largage.

6.10. Procédures pour les planeurs motorisés

- 6.10.1. Les planeurs motorisés décollant à l'aide d'un remorqueur, devront effectuer, après le largage, un test de fonctionnement du moteur d'une durée maximale de deux minutes avant l'heure d'ouverture de la ligne de départ de leur classe afin de tester l'enregistrement du fonctionnement moteur dans le logger. Après ce test, l'utilisation du moteur pour reprendre de l'altitude avant le départ n'est pas autorisée.
- 6.10.2. Pour les motoplaneurs décollant en autonome, le moteur doit impérativement être arrêté, dans la zone de largage, à ou en dessous de l'altitude de largage fixée au briefing. Tout dépassement de cette altitude sera pénalisé conformément à la liste des pénalités du règlement général des compétitions.

6.11. Types de départ

- 6.11.1. Deux types de départ pourront être utilisés : la ligne de départ ou le cercle de départ.
- 6.11.2. Lorsque le choix sera la ligne de départ (cas le plus probable), le départ se fera sur une ligne de longueur de 2x5 Kms centré sur les points suivant :

Pour la classe 15 M :

Croisement de la RN 77 et de la Grande Rue commune de NEUVY SAOUTOUR
Coordonnées : N 48°02'36" – E 003°47'35"

Pour la classe CLUB : camp militaire de JAULGES
Coordonnées : N 47°56'26" – E 003°47'06"

6.12. Lignes d'arrivée

- 6.12.1. La ligne d'arrivée classique est définie au seuil des pistes 07 et 25 et s'étend à partir de ce seuil de part et d'autre sur une longueur de 1000 m soit une longueur totale de 2000 m. Elle doit être franchie dans le sens indiqué au briefing (sens d'atterrissage défini en fonction du vent).

6.13. Procédure radio à l'arrivée

- 6.13.1. A 10 km de l'arrivée, le pilote devra annoncer, sur la fréquence de la compétition :
"**N° de concours – à 10 km**" en précisant "**atterrissage direct**" ou "**passage**".
L'organisation accusera réception "**N° de concours**" et donnera les informations nécessaires à l'atterrissage.
- 6.13.2. Il est interdit aux pilotes qui n'ont pas réussi l'épreuve de franchir la ligne d'arrivée classique, sauf arrivée directe. Cependant, ils devront annoncer leur retour au plus tard au kilomètre 10 sur la fréquence de la compétition pour prendre connaissance des arrivées en cours et s'intégrer dans la circulation d'aérodrome en toute sécurité.
- 6.13.3. En cas de panne radio, les procédures données au briefing devront être respectées.

6.14. Atterrissage sur l'aérodrome

- 6.14.1. En fonction de la hauteur et de la vitesse, les pilotes pourront, après le passage de la ligne d'arrivée:
 - Atterrir directement sur la piste sur laquelle est définie la ligne d'arrivée (procédure fortement recommandée)
 - Effectuer une ressource pour atterrir sur une autre piste.
- 6.14.2. Les circuits d'atterrissage après passage seront décrits lors du briefing général de la compétition.
- 6.14.3. Les limitations de longueur d'atterrissage après passage et ressource sont définies par la consigne suivante :
 - Ne jamais croiser la piste réservée aux arrivées directes. La fiche d'épreuve remise chaque jour rappellera la consigne sous forme d'un schéma.

6.15. Atterrissage en campagne

- 6.15.1. La carte de référence pour les atterrissages en campagne est la carte Michelin.
- 6.15.2. A l'issue d'un atterrissage en campagne, chaque pilote doit **signaler son atterrissage au PC Vache** ou **le faire signaler par ses équipiers**.
- 6.15.3. Aucun dépanneur ne doit partir dépanner un pilote sans être passé au PC vache, sous peine d'un avertissement et, en cas de récurrence, d'une pénalité de 50 points.

6.16. Dépannage air

- 6.16.1. Les règles du paragraphe précédent sont applicables aux atterrissages sur aérodrome extérieur.
- 6.16.2. Les dépannages air sont autorisés par un remorqueur de l'organisation ou extérieur. Si les conditions météorologiques le permettent et dans la mesure des possibilités de l'organisation, les dépannages air seront assurés au tarif de 185 €/heure.
- 6.16.3. Si un concurrent veut être dépanné air par l'organisation, il **doit impérativement le demander au PC « Vache »** lors de son appel téléphonique.

6.17 Types d'épreuves et classements

- 6.17.1. Deux types d'épreuves seront utilisées : la course sur circuit (imposé) et la vitesse sur secteurs (imposés).
- 6.17.2. Le classement sera établi en points (1 000 points maximum par épreuve).

6.18 Utilisation de la radio

- 6.18.1 La fréquence du Championnat sera (*non connue à ce jour*). Sa veille est **obligatoire** pendant les phases décollage, remorqué et arrivée « kilomètre 10 ». Elle est recommandée dans un rayon de 15 km autour des points de départ.
- 6.18.2 En dehors de ces phases, les concurrents pourront changer de fréquence. Une liste de fréquence sera mise à disposition des concurrents. L'utilisation d'une fréquence non attribuée au vol à voile est interdite.

6.19 Utilisation des transpondeurs

L'organisation pourra demander aux pilotes dont le planeur est équipé d'un transpondeur de le mettre en service pour aider les services du contrôle aérien à gérer la pénétration des planeurs dans les espaces contrôlés.

7. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU RÈGLEMENT SPORTIF FFVV

§ 6.1.d Interdiction de l'import de masses additionnelles en classe Club.

§ 8.2 Les pilotes utilisant comme logger principal (obligatoirement homologué IGC) un logger non mobile, intégré au tableau de bord, devront fournir à l'organisation le fichier IGC de l'épreuve du jour.

La règle des 45 minutes s'applique également pour les loggers fixes.

§ 8.6. Ajouter : ce sont **les fiches d'épreuves** qui font foi dans l'épreuve du jour, en cas de litige.

§ 11.6.3 La position prise en compte pour la vache virtuelle est la position déterminée au dépouillement de l'enregistreur de vol de la manière suivante :

- Course sur circuit : position la plus proche de l'arrivée ou du point de virage suivant.

- Vitesse sur secteurs : position la plus proche de l'arrivée ou du secteur de virage suivant.

Tout concurrent peut, sur observation auprès de l'organisation, faire valider un plot qui lui donnerait une vache virtuelle plus favorable que celle définie par le dépouillement de l'organisation.

§ 12.7 Liste des pénalités standard :

Dépannage sans informer le PC vache : avertissement et, en cas de récurrence, pénalité de 50 points.

Annexes
Documents remis lors de l'accueil

LISTE OFFICIELLE DES POINTS DE VIRAGE
AUTRES AÉRODROMES DE LA ZONE DES VOLS

PLAN DE LA PLATE-FORME

DECOLLAGE PISTE 07

DECOLLAGE PISTE 25

CONSIGNES A L'ARRIVEE