

**Championnat Régional PACA
de Vol à Voile**

**AEROCLUB SISTERON
VAUMEILH 2007**

AÉRODROME VAUMEILH – LFNS – 24 AU 30 JUIN 2007

RÈGLEMENT PARTICULIER

Édition : 15 MAI 2007

	Page
1. COMPETITION	2
1.1 Nom de la compétition	2
1.2 Lieu de la compétition	2
1.3 Communication	2
2. CALENDRIER	2
3. NOM ET FONCTION DES ORGANISATEURS	2
4. GENERALITES	3
4.1 Classes et types de planeurs admis	3
4.2 Masse maximale admise	3
4.3 Contrôle des vols	3
4.4 Contrôle des équipements	3
4.5 Zone des vols – points de virage	3
4.6 Montant des droits	3
4.7 Limites d'inscription	4
4.8 Assurance responsabilité civile	4
5. SECURITE	4
5.1 Règles de sécurité sur l'aérodrome	4
5.2 Comité de sécurité	4
6. DEROULEMENT DES EPREUVES	4
6.1 Accueil des concurrents	4
6.2 Emplacement du panneau d'affichage officiel	4
6.3 Briefing journalier	4
6.4 Règles de trafic au sol	4
6.5 Contrôle de la masse au décollage	5
6.6 Grille de départ	5
6.7 Câbles de remorquage	5
6.8 Décollage et remorquage	5
6.9 Circuits de remorquage	5
6.10 Procédure pour les planeurs motorisés	5
6.11 Types de départ	5
6.12 Ligne d'arrivée	5
6.13 Procédure radio à l'arrivée	5
6.14 Atterrissage sur l'aérodrome	6
6.15 Atterrissage en campagne	6
6.16 Dépannage air	6
6.17 Types d'épreuves	6
6.18 Utilisation de la radio	6
6.19 Utilisation des transpondeurs	6
7. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU REGLEMENT GENERAL	6
ANNEXES	7

8. 1. COMPÉTITION

1.1. Nom de la Compétition

Championnat Régional PACA 2007

1.2. Lieu de la Compétition

Aérodrome de Vaumeilh - (LFNS)
44° 17' 25" N – 005° 55' 82" E ; Elevation : 540m

1.3. Communication

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

Aérodrome Sisteron
Aérodrome
04200 VAUMEILH

Tel : +33 (0)4 92 62 17 45
Fax : +33 (0)4 92 62 10 91
E-mail : info@aeroclubsisteron.fr
Site web de la compétition : <http://www.aeroclubsisteron.fr>

Pour faire suivre votre courrier :

Aéroclub Sisteron
"Votre nom"
Aérodrome
04200 Vaumeilh

2. CALENDRIER

2.1.	Clôture des inscriptions.....	16 Juin 2007
2.2.	Entraînement (non officiel).....	libre du 18 au 23 Juin 2007
2.3.	Accueil des compétiteurs (vérification des documents de vol)	à partir du 8 Juin 2007
2.4.	Briefing général de la compétition	22 Juin 2007 (18 h)
2.5.	Pot d'accueil	23 Juin 2007 (19h30)
2.6.	Première épreuve	24 Juin 2007
2.7.	Dernière épreuve	30 Juin 2007
2.8.	Remise des prix	30 Juin 2007 (20 h)
2.9.	Repas de clôture.....	30 Juin 2007 (21 h)

3. NOM ET FONCTIONS DES ORGANISATEURS

3.1.	Président du Comité d'organisation.....	Jean COSNARD
3.2.	Directeur de la compétition	Serge LECLERCQ
3.3.	Accueil/Secrétariat.....	Muriel LECLERCQ
3.4.	Chef de piste.....	JP.ROOS
3.5.	Météorologie.....	Hervé PERRIN
3.6.	Pesée.....	Jean COSNARD
3.7.	Remorquage	JP.REVOLLAT
3.8.	Ballastage.....	Jean COSNARD
3.9.	Grille de départ.....	Joël BASSET
3.10.	Calcul des résultats.....	Daniel BRUNSCHER
3.11.	PC Vaches.....	Jean-Pierre ROSS
3.12.	Administration et Journal de la compétition.....	Muriel LECLERCQ
3.13.	Responsable financier.....	Claude MARGUERITTE
3.14.	Presse et relations publiques.....	Daniel BRUNSCHER/Muriel LECLERCQ

4. GÉNÉRALITÉS

4.1. Classes et types de planeurs admis

- 4.1.1. Le Championnat Régional comporte une seule classe (coefficient de la FFVV)..
- 4.1.2. Dans tout planeur biplace, le concurrent commandant de bord peut changer chaque jour ainsi que son passager.
Le passager doit être titulaire d'une licence fédérale en cours de validité.
- 4.1.3. Les planeurs motorisés sont admis .

4.2. Masse maximale admise

- 4.2.1. La masse maximale autorisée au décollage ne devra jamais dépasser la masse autorisée par le CDN.
- 4.2.2. Les planeurs seront contrôlés par pesée
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 délogage. Les concurrents pourront fournir directement le fichier igc du vol (sur clé USB ou bien SD Card). Les loggers de type MLR sont également autorisés comme logger principaux.
- 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 délogage soit effectué en présence d'un commissaire sportif désigné par l'organisation.
- 4.3.5. Le logiciel utilisé pour le délogage 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. 2007) éditées par l'IGN.
- 4.5.2. La base de données des points de virage (sisteron.cup) 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 15 juin 2007.

4.6. Montant des droits

- 4.6.1. Le montant des droits d'inscription couvre la participation aux frais d'organisation ainsi que la participation au repas de clôture de la compétition mais ne couvre pas les frais de remorquage
Le montant est fixé à 100 € pour les plus de 25 ans, 75 € pour les moins de 25 ans.
- 4.6.2. Remorquage à discrétion du pilote. Altitude maximum 1700 m
- 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.
L'organisation se réserve le droit de refuser une inscription sans avoir à en motiver les raisons.

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 aéronautique.
- 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 Vaumeilh 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 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 120.05 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 de la classe. Le représentant de la classe sera élu par les pilotes 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 22 Juin à 17 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.
 - 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 devant la salle de Briefing .

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.
- 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 1/2 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 pourront être pesés avant la première épreuve (le 24 Juin).
- 6.5.2. Des contrôles aléatoires pourront être effectués chaque jour .
- 6.5.3 Les pesées initiales seront normalement effectuées devant le hangar.
- 6.5.4 Chaque jour d'épreuve, si les conditions météo le permettent, des contrôles aléatoires seront effectués à l'entrée de la piste 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 auront normalement lieu sur les pistes 18 et 36.
- 6.6.2. L'ordre des départs et la grille de mise en piste seront annoncées et affichées tous les jours à 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 3 planeurs par ligne décalés, la roue sur les plots blancs. selon la grille affichée le matin
- 6.6.4. Les concurrents doivent être en piste 30 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 et d'accrocher le câble de remorquage au planeur.
- 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 treuillage.

- 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. (réserve)

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.

6.12. Lignes d'arrivée

- 6.12.1. La ligne d'arrivée classique est définie par un cercle de rayon de 5 km centré sur l'aérodrome. L'altitude minimum pour rentrer dans le cercle est de 800 m.

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**".
L'organisation accusera réception "**N° de concours**" puis le pilote passera sur la fréquence "120.05".
- 6.13.2. Les pilotes qui n'ont pas réussi l'épreuve devront annoncer leur retour au plus tard au kilomètre 10 de Sisteron 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. Les pilotes ayant passé la piste devront veiller particulièrement à leur intégration en vent arrière:
- La préparation à l'atterrissage se fait en zone de perte d'altitude (procédure fortement recommandée)
 - Les passages sont interdits.
- 6.14.2. Les recommandations particulières seront indiquées lors du briefing général de la compétition.
- 6.14.3. (réserve)

6.15. Atterrissage en campagne

- 6.15.1. La carte de référence pour les atterrissages en campagne est la carte IGN au 1/250 000.
- 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 récidive, 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 La course sur circuit (imposé), la vitesse sur secteurs (imposés) et la distance sur secteurs (imposés) seront utilisés.
- 6.17.2 Le classement sera établi en points (1 000 points maximum par épreuve).

6.18 Utilisation de la radio

- 6.18.1 Une fréquence spécifique sera attribué au Championnat. Sa veille est **assurée par l'organisation dès le 1er** remorqué et à l'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 (réserve).

§ 8.4 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.

§ 19. Liste des pénalités standard :

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

Annexes
Documents remis lors de l'accueil

LISTE OFFICIELLE DES POINTS DE VIRAGE

PLAN DE LA PLATE-FORME

DECOLLAGE PISTE 18

DECOLLAGE PISTE 36

CONSIGNES A L'ARRIVEE