

2ème CHAMPIONNAT REGIONAL DE VOL A VOILE

AEROCLUB DE NIORT

DU 8 AU 13 JUILLET 2010



REGLEMENT DE L'EPREUVE

1- COMPETITION.....	2
2- CALENDRIER.....	2
3- ORGANISATEURS.....	2
4- GENERALITES.....	3
5- SECURITE.....	5
6- DEROULEMENT DES EPREUVES.....	6
7- CONTESTATION.....	8

1- COMPETITION

1.1 - Nom de la compétition

Championnat régional de vol à voile Aéroclub de NIORT

Open

1.2 - Lieu

Niort, Aérodrome, Route de limoges

1.3 - Organisation

Aéroclub de Niort

2- CALENDRIER

2.1	<i>Clôture des inscriptions</i>	<i>5 JUILLET 2010</i>
2.2	<i>Accueil des compétiteurs</i>	<i>7 JUILLET 2010</i>
2.3	<i>Briefing général</i>	<i>8 JUILLET à 9 heures</i>
	<i>Epreuves</i>	<i>6 jours (à partir du 8 juillet)</i>
2.4.1	<i>Début des épreuves</i>	<i>8 JUILLET 2010</i>
2.5	<i>Buffet amical</i>	
2.6	<i>Remise des prix</i>	<i>13 JUILLET 2010 après les épreuves</i>

Note : La date limite de désistement est fixée au 5 JUILLET 2010

En cas de désistement après cette date, les droits d'inscription ne seront pas remboursés (sauf cas particuliers à l'appréciation de l'organisateur)

3- ORGANISATEURS

3.1	<i>Directeur de la compétition</i>	<i>LUC DUPUIS</i>
3.2	<i>Accueil / Secrétariat</i>	<i>JACQUES METAYER</i>
3.3	<i>Délogage - Calcul des points</i>	<i>PATRICK JUILLET</i>
3.4	<i>Météorologie</i>	<i>LUC DUPUIS</i>
3.5	<i>Logistique</i>	<i>J.F. PALLUEL</i>
3.6	<i>Chef pilote remorqueurs</i>	<i>J.C. PREVOTE</i>
3.7	<i>Relations concurrents</i>	<i>J.F. PALLUEL</i>
3.9	<i>Intendance</i>	<i>ALAIN MARET</i>
3.10	<i>Informatique</i>	<i>MICHEL DAVIAUD</i>
3.11	<i>PC Vaches</i>	<i>JACQUES METAYER</i>
3.12	<i>Chef de piste</i>	<i>VALERY CHEVALEYRE</i>

4- GENERALITES

4.1 - Classe et types de planeurs admis *Open*

4.2-Type de classement utilisé

Le classement sur 1000 points sera utilisé (1000 points au maximum par épreuve)

Un classement open et un classement jeune pilote

4.3-Types d'épreuves

Les types d'épreuve suivants pourront être utilisés :

- *La course sur circuit imposé*
- *La vitesse sur secteurs imposés*

Les paramètres de chaque épreuve seront précisés lors du briefing : pénalités vaches supplémentaires, altitude minimum

4.4-Types de départs

Deux types de départs sont retenus

- *La ligne de départ*
- *Le cercle de départ*

4.5- Masse maximale admise par classe

La masse maximale admise est de 600 kgs

4.6- Types d'enregistreurs de vol admis

La liste des loggers admis est celle figurant sur la liste IGC : tout type de logger enregistreur accepté (logger reconnu par SEE YOU)

Les concurrents sont tenus de fournir les câbles de liaison et d'alimentation.

Le marqueur d'évènement n'est pas requis

4.7 – Equipements supplémentaires requis ou interdits

4.7.1 - Une VHF fixe est requise dans chaque planeur.

4.7.2 – Les instruments gyroscopiques sont interdits et doivent être démontés. Les compas Bohli devront être neutralisés dans leur fonction permettant le vol de nuage.

4.7.3 – Des contrôles pourront être effectués à tout moment de la compétition.

4.7.4-Le dispositif FLARM est OBLIGATOIRE

4.8 – Enveloppe des épreuves / liste des points utilisés

La liste des points de virage utilisés pour la compétition figure en annexe 1 du présent règlement. La base de données est disponible sur internet de la compétition dans les formats appropriés aux GNSS les plus courants ; le chargement de ces données est de la responsabilité des compétiteurs.

4.9 – Points de report utilisés

Ces points seront spécifiés lors du briefing journalier.

4.10 – Divergences par rapport aux types d'épreuves standard

Les épreuves prévues ne comportent pas de divergences avec les épreuves du règlement fédéral.

4.11 – Montant des droits d'inscription, des remorqués

4.11.1- Le montant des droits d'inscription est fixé à 100€ par planeur et 75€ pour les « jeunes pilotes »

4.11.2- Le prix du remorqué est fixé à 28€

4.12- Limite d'inscription

4.12.1 – Le formulaire d'inscription doit être envoyé à l'organisateur avant la date limite fixée au paragraphe 2.1 La date limite de désistement ne permettant pas le remboursement des droits d'inscription est fixée au : 5 JUILLET 2010

4.12.2 – Les inscriptions sont acceptées dans l'ordre d'arrivée dans la limite fixée par l'organisateur soit 20 planeurs au total.

4.13- Assurance

Chaque pilote doit se reporter à la réglementation en vigueur

Chaque concurrent doit être titulaire d'une assurance responsabilité civile valable pour le territoire français en compétition

5– SECURITE

5.1– Règles de sécurité sur l'aérodrome

5.1.1 Chaque pilote reste entièrement responsable de sa sécurité dans la circulation d'aérodrome ainsi que sur l'ensemble des pistes et taxiways

5.1.2 Chaque pilote doit rester à l'écoute de la fréquence compétition tant que son planeur n'est pas dégagé. Le tractage du planeur après l'atterrissage, notamment pour traverser une piste se fera avec l'accord de la direction de course.

5.2- Respect de l'espace aérien

5.2.1 Les concurrents s'engagent à respecter l'espace aérien (pénétration interdite dans les espaces de classe A, B, C ou D et les zones interdites) ainsi que les règles de l'air et de vol à vue. Le respect de l'espace aérien sera contrôlé au délogage. Des précisions sur les particularités de l'épreuve du jour seront données au briefing du jour.

5.3 – Règle de spirale

La spirale à gauche est obligatoire dans un rayon de 15km autour des points de départ. En dehors de ces zones, c'est le premier planeur dans l'ascendance qui détermine le sens de la spirale.

5.4 – Fréquence Radio

5.4.1- La fréquence du concours sera communiquée à chaque compétiteur avant les épreuves. Sa veille est Obligatoire dans les phases de vol suivantes : décollage, vol remorqué jusqu'au largage et jusqu'au passage de la porte de départ, enfin lors des arrivées à partir du « Kilomètre 10 »

La veille de la fréquence concours est recommandée dans un rayon de 15 km autour des points de départ.

5.4.2 – Les heures de départ sont annoncées sur la fréquence concours

5.5 – Heure limite d'atterrissage pendant le concours

L'heure limite d'atterrissage sera précisée au briefing journalier. A défaut, ce sera le coucher du soleil à Niort.

6- DEROULEMENT DES EPREUVES

6.1- Emplacement du panneau officiel

Le panneau officiel sera placé au Club House de l'Aéroclub de NIORT.

6.2- Consignes de mise en piste

6.2.1- Le balisage de la piste sera exécuté au plus tard à 10h00.

Un numéro de ligne sera attribué à chaque concurrent pour la durée du concours.

6.2.2- Les véhicules doivent manœuvrer avec précaution à proximité des planeurs. Pendant les départs, ils doivent être placés en dehors de la piste en retrait des décollages. Pour la mise en piste les compétiteurs devront se conformer aux consignes du directeur de piste.

6.3- Zones et procédures particulières de remorquage, de largage, d'atterrissage forcé, de décollage autonome

6.3.1- Les planeurs à décollage autonome doivent couper leur moteur dans la zone et à l'altitude spécifiée au briefing. Ils peuvent remettre en route leur moteur à moins de 3 kms de l'aérodrome à une altitude n'excédant pas 350m QNH ; cette procédure comptant comme un départ.

6.3.2- Le largage des planeurs se fait après battements d'ailes du remorqueur

6.4- Procédures radio

6.4.1- Aucun message prévu au décollage, le pilote doit être prêt quand le remorqueur se présente.

6.4.2 - Le largage ne s'annonce pas à la radio.

6.4.3 - L'heure de départ doit être annoncée dans les 30 min. La transmission de l'heure de départ peut être faite par un équipier au sol.

6.4.4 - Lors de l'arrivée, les concurrents s'annoncent au « kilomètre 10 » puis à 1 min en précisant les intentions (passage ou atterrissage direct). Sauf encombrement sur la fréquence, le directeur du concours accusera réception du message « kilomètre 10 ». Les concurrents se conformeront aux consignes du directeur de la compétition pour les atterrissages.

6.5-Départs et arrivée utilisés

6.5.1 – *Le type d'arrivée choisi est la ligne d'arrivée et le cercle d'arrivée.*

6.5.2 – *Les pilotes doivent conduire leurs arrivées sur un plan constant de façon à franchir l'enceinte de l'aérodrome à une hauteur suffisante pour éviter toute collision avec un obstacle sol fixe ou mobile. Le vol en « effet de sol » ailleurs qu'au dessus du périmètre de la piste est interdit.*

6.6- Procédures d'arrivée et d'atterrissage

Les procédures seront communiquées lors du briefing journalier.

6.7- Dépouillement des enregistreurs, informations à communiquer au retour de vol

Au retour de l'épreuve, chaque concurrent doit remettre son enregistreur dans les délais prévus : 30 minutes

6.8- Délais de conservation des enregistrements et documents

Les enregistrements et documents de vol sont conservés jusqu'à la proclamation définitive des résultats.

6.9- PC vaches

6.9.1- *Le PC vache est situé au PC COURSE le numéro de téléphone sera communiqué au briefing journalier.*

6.9.2- *Le concurrent peut joindre directement son équipe. Le PC vache doit cependant être impérativement prévenu.*

6.9.3- *En cas de retour tardif, si le PC vache est fermé l'enregistreur sera remis le lendemain matin.*

6.10- Possibilités de dépannage air

6.10.1- *Les dépannages air sont autorisés*

6.10.2- *Les dépannages se feront dans l'ordre d'atterrissage sur le terrain concerné.*

6.10.3 – *L'organisateur peut refuser le dépannage air s'il estime que l'heure limite de vol en VFR pourrait être dépassée ou si la météo est trop mauvaise.*

7- CONTESTATION

Toute contestation déposée auprès du Relation Concurrent sera soumise à un collège sportif de 3 personnes composé du Président de collège : JC PREVOTE et 2 concurrents tirés au sort lors du briefing général.

8- AUTRES INFORMATIONS UTILES

Les concurrents doivent se munir des matériels suivants :

- *Matériel d'amarrage*
- *Cartes aéronautiques à jour*
- *Cordon de délogage*
- *Dépanneur (euse) de choc si possible*

9- ANNEXES

- *9.1 Plan du site*
- *9.2 Arrivée 25 carte VAC*
- *9.4 Arrivée 07carte VAC*
- *9.5 Liste des points de virage*
- *9.7 Espace aérien*
- *9.8 Liste des concurrents*