



Championnat de France Vol à Voile 2015



du 18 au 25 juillet 2015
Aérodrome de Saint-Sulpice des Landes

Self Briefing

Edition du 14 juin 2015



Bienvenue!



- Nous sommes très heureux de vous accueillir!
 - C'est un challenge important pour notre club.
 - Nous ferons le maximum pour le sport et le fun!
- Veuillez respecter :
 - Nos voisins,
 - Ce nouvel aérodrome,
 - L'espace aérien.
- **Le futur du Vol à Voile en Bretagne dépend de ce championnat !**



Planning



- **Date limite d'inscription :**
 - 30 juin 2015
- **Entraînement non officiel :**
 - du 1^{er} au 14 juillet 2015
- **Entraînement officiel :**
 - du 15 au 17 juillet 2015
- **Période d'enregistrement :**
 - 16-18 juillet 2015
- **Période d'inspection technique (pesée) :**
 - En priorité : 16-17 juillet 2015
 - Uniquement quelques pesées possible le 18 juillet 2015 avant la mise en piste
- **Premier briefing obligatoire :**
 - 18 juillet 2015 à 10h00
- **Période de compétition (premier et dernier jour d'épreuve possible) :**
 - du 18 au 25 juillet 2015
- **Remise des prix :**
 - 25 juillet 2015 à 20h00



Organisation



- Directeur de la compétition :
 - Philippe de Péchy : +33 6 14 48 38 76
- Représentant fédéral :
 - Stéphane Chitrit : +33 6 77 80 34 92
- Sécurité sol :
 - Didier Guerin : +33 6 03 39 72 24
- Remorquage :
 - Gérard de Péchy : +33 6 09 73 65 93
- Mise en piste et pesée :
 - François Bourgeon : +33 6 85 60 76 53
- Trésorier :
 - Patrick Duchesnay : +33 6 08 51 82 19
- Scoring :
 - Céline de Péchy : +33 6 35 27 04 03
- Bar & Repas :
 - Régis Marguerie : +33 6 87 97 07 41



Documents Officiels



- Règlement, procédures locales, protocole, fichiers points de virage et espace aérien sont à télécharger sur :
 - <http://www.soaringspot.com/fr/championnat-de-france-2015-e-club/downloads>
- Chaque concurrent est sensé :
 - Connaitre les règles FFVV, les procédures locales et le self-briefing,
 - Etre capable de charger par lui-même son système de navigation avec les points de virage et espace aérien du championnat,
 - Etre en mesure de récupérer par lui-même et avec ses propres moyens le fichier de vol et de fournir le(s) fichier(s) IGC sécurisé(s) à l'organisation.
 - **L'organisation ne le fera pas pour vous!**

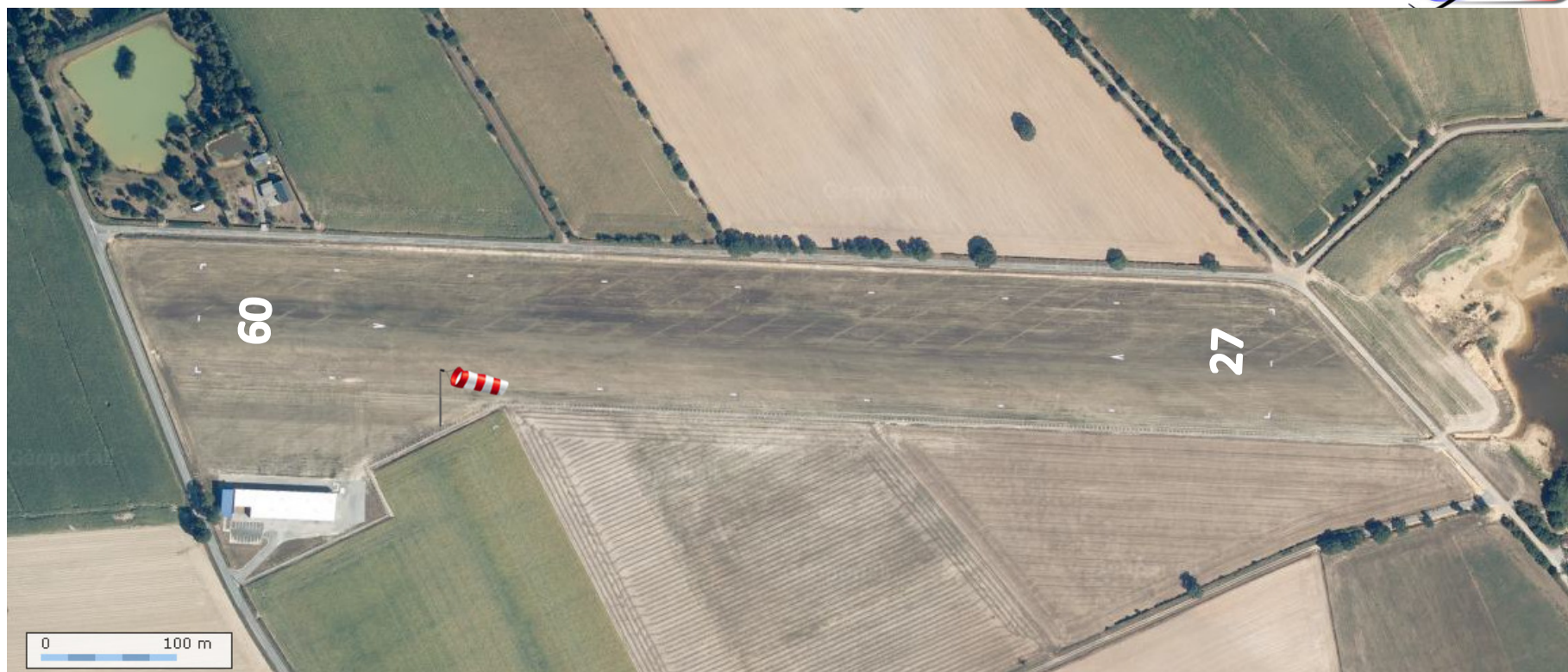
Conditions de participation obligatoires



- **Commandant de bord :**
 - Licence FFVV 2015
 - Licence BPP valide
 - Autorisation campagne et expérience récente suffisante
 - Certificat médical de non contre-indication à la pratique en compétition (sauf si la visite médicale aéro date de moins de 12 mois)
 - Connaissance du règlement fédéral
- **Planeur :**
 - Assurance RC
 - CDN/CEN valides
 - FLARM
 - Marquage haute visibilité sur ailes et fuselage
- **Equipements :**
 - Enregistreur de vol principal : homologué IGC ou FLARM
 - Système de navigation GPS avec visualisation des espaces aériens
 - Carte aéronautique à jour
 - Table de conversion des niveaux de vol
 - http://ffvv.org/files/2011/01/6-np41a-conversion_niveaux_de_vol.pdf
 - Radio VHF
 - Bob, lunettes de soleil, gourde
 - Parachute
 - Téléphone mobile : l'organisation diffusera des messages d'information par SMS



Saint-Sulpice (LFSS)



- Un superbe aéroport, tout neuf (ou presque)
- Ses dimensions imposent beaucoup de vigilance lors des manipulations et stockages au sol.

Dimensions utilisables



- Entre les grillages : Longueur : 870m x Largeur : 110m
- Piste balisée : 770m x 80m

Clôture



- En rouge : clôture de 1 m de haut (2 mètres sur la partie sud)
- L'unique accès par la route est par l'entrée à côté du hangar (A)
- L'accès (B) permet un accès à pied.

Accès



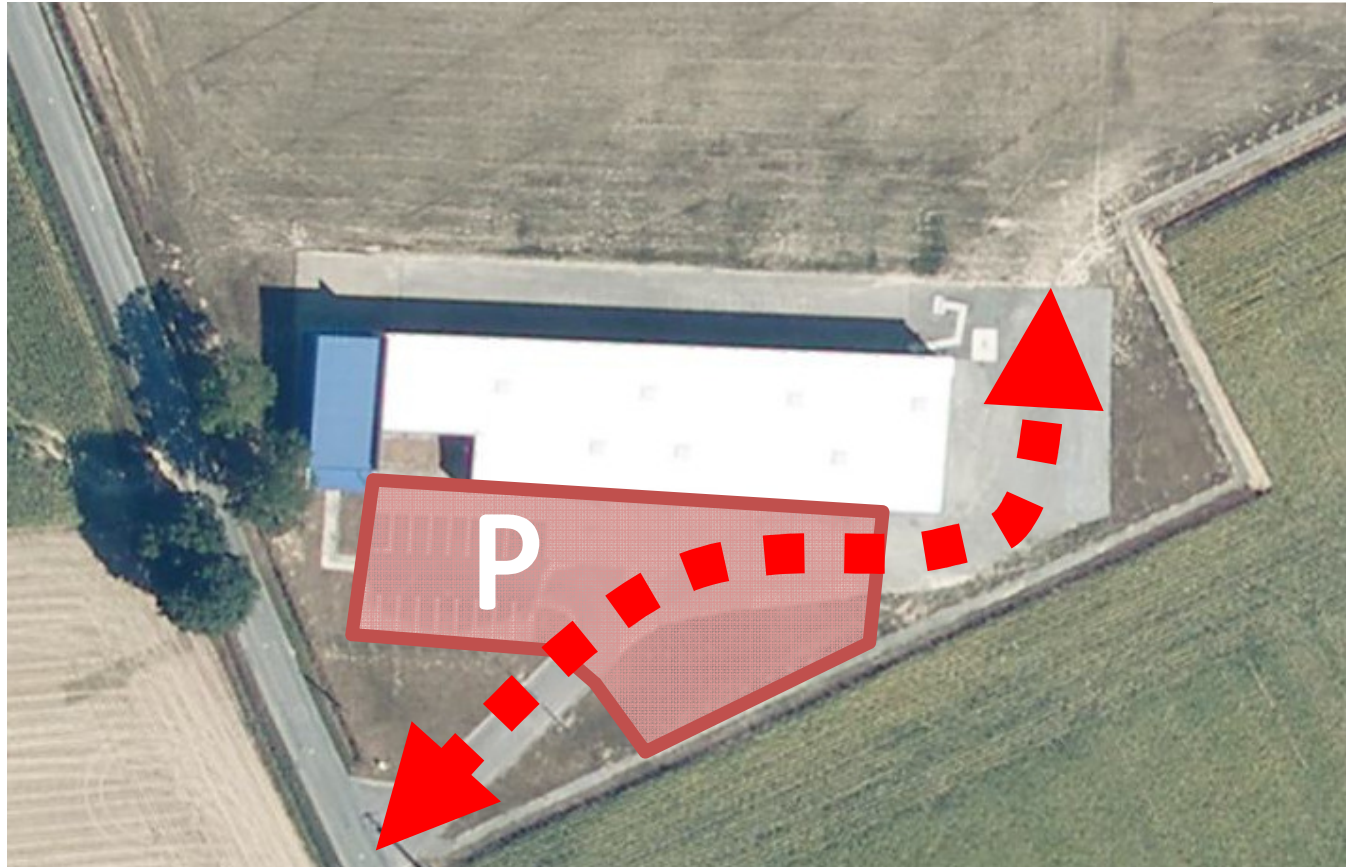
- Pour des raisons de sécurité et de sûreté, la zone restreinte est uniquement accessible aux personnes avec un badge :
 - Concurrents et leurs équipiers-familles,
 - Organisation

Briefing et Affichage



- Le briefing aura lieu dans le hangar.
- Les informations et classements seront affichés sur les vitres du club house côté nord.

Parking Voiture



- Les voitures doivent être garées dans la zone rouge du plan ci-dessus.
- Laissez le passage libre pour les remorques (rouge pointillé)

Camping rustique et lieux de vie



- Le bar est dans le club house.
- Espace camping : pas d'électricité, une douche unique dans le club-house
- Deux WC dans le club house, deux autres à l'extérieur
- Les repas du soir seront pris dans la salle de briefing (hangar)

Point d'eau



- Unique point d'eau : robinet avec tuyau entre les deux portes du hangars
- Privilégiez l'utilisation de bidons pour ne pas bloquer l'accès
- Remplissez vos bidons la veille!!!

Stockage planeurs et remorques



- Ne laissez aucun piquet ou objet une fois le planeur retiré de sa place.
- Stockez les planeurs par ordre d'arrivée, d'abord près des remorques, puis sur terre plein central.
- N'attachez pas votre planeur tant que vous n'êtes pas certain qu'il ne bloquera pas une remorque.
- Vous pouvez laisser votre voiture entre les remorques, mais il est préférable de la laisser au parking.

Grille 09



Atterrissage en 09 pendant les décollages



- Utilisez la partie nord de la piste.
- Posez vous long et dégagez à gauche (attention au grillage).
- Ne bougez pas et attendez que l'organisation vienne vous chercher (écouter la radio).

Mise en piste - Grille 27



Mise en piste – Grille 09



- Placement libre : dans l'ordre d'arrivée en piste, les planeurs remplissent les lignes du fond (de l'ouest vers l'est).
- Le premier planeur de la ligne pose son aile droite à côté du plot.
- Le planeur suivant s'insert devant lui, idem pour le 3^{ème}.
- 3 planeurs par ligne. La moitié nord de la piste ne doit pas être empiétée.
- Les lignes sont serrées au maximum pour maximiser la distance utilisable au décollage.
- Sur demande de l'organisation, les planeurs lourds (biplaces) pourront être placés en bout de piste

Atterrissage 27 durant les décollages



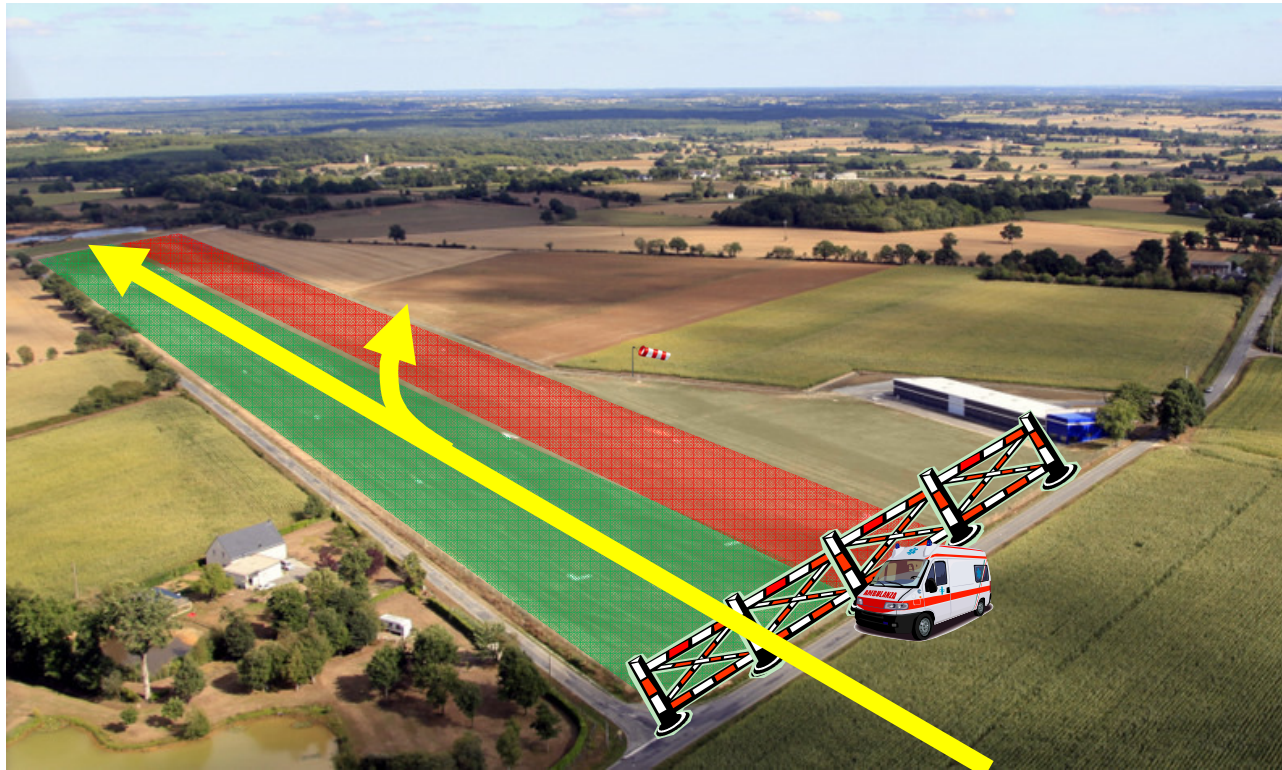
- Utilisez la partie nord de la piste.
- Posez vous long en cherchant à libérer la piste (de préférence vers le hangar)
- Ne bougez pas et attendez que l'organisation vienne vous chercher (écouter la radio).

Tour de piste standard



- Toujours au sud pour les planeurs

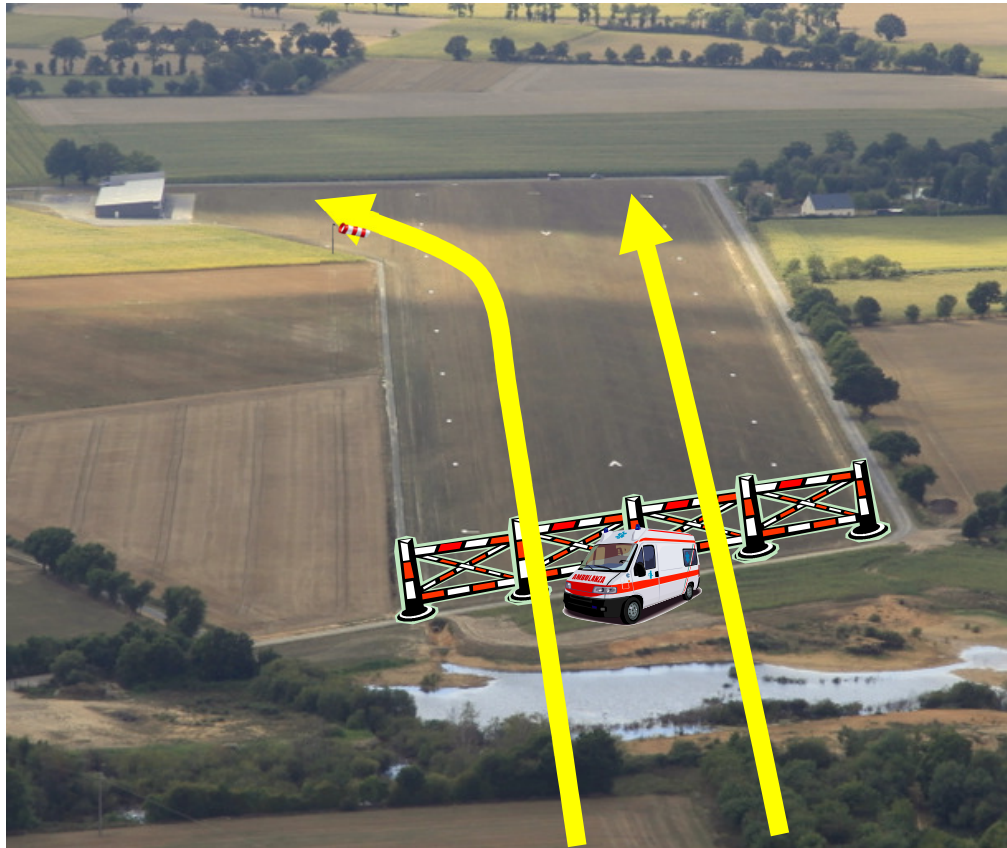
Atterrissage 09



- **Finale / Directe :**
 - Atterrissage sur partie nord de la piste
 - Dégagement côté sud si aucun risque de couper la route, ni à un planeur, ni à un attelage remontant la piste sur la partie sud de la piste
 - Si atterrissage en paquet, atterrissage aussi long que possible

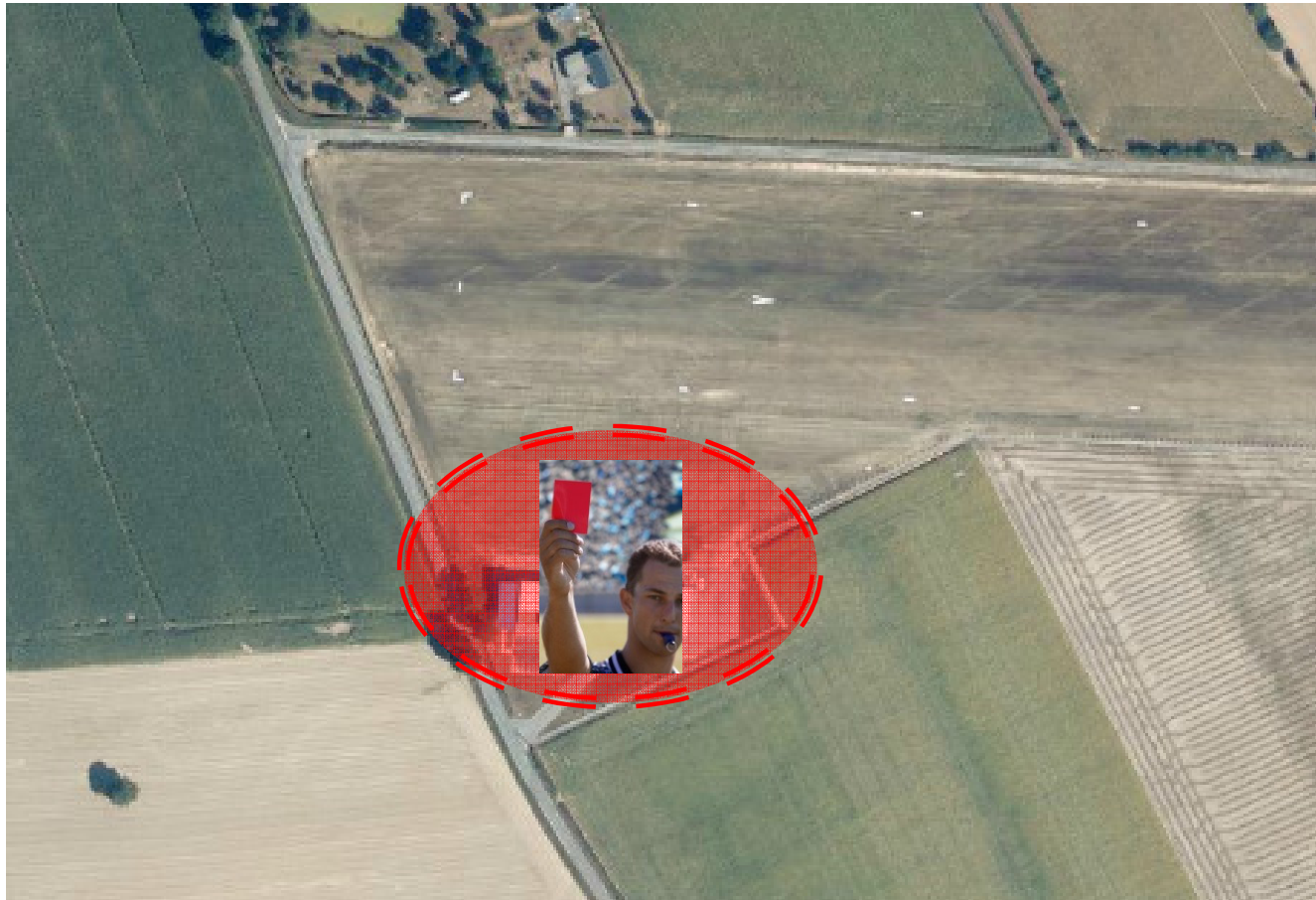
- **Le chronomètre s'arrête 3km avant l'aérodrome**
 - Annonce radio pour information et étagement
- **Prenez votre temps**
 - Si vous êtes haut, intégrez le tour de piste (côté sud)
 - Priorité au planeur le plus bas
- **Attention à la clôture et aux véhicules en entrée de piste**

Arrivée 27



- Le chronomètre s'arrête 3km avant l'aérodrome
 - Annonce radio pour information et étagement
- Prenez votre temps
 - Si vous êtes haut, intégrez le tour de piste (côté sud)
 - Priorité au planeur le plus bas
- Attention à la clôture et aux véhicules en entrée de piste
- Finale / Directe :
 - Atterrissage long
 - Dégagement côté remorque si aucun risque de couper la route
- Si atterrissage tardif, attention au soleil de face !

Sécurité



- Interdiction de survoler la zone publique à basse hauteur

Après votre atterrissage

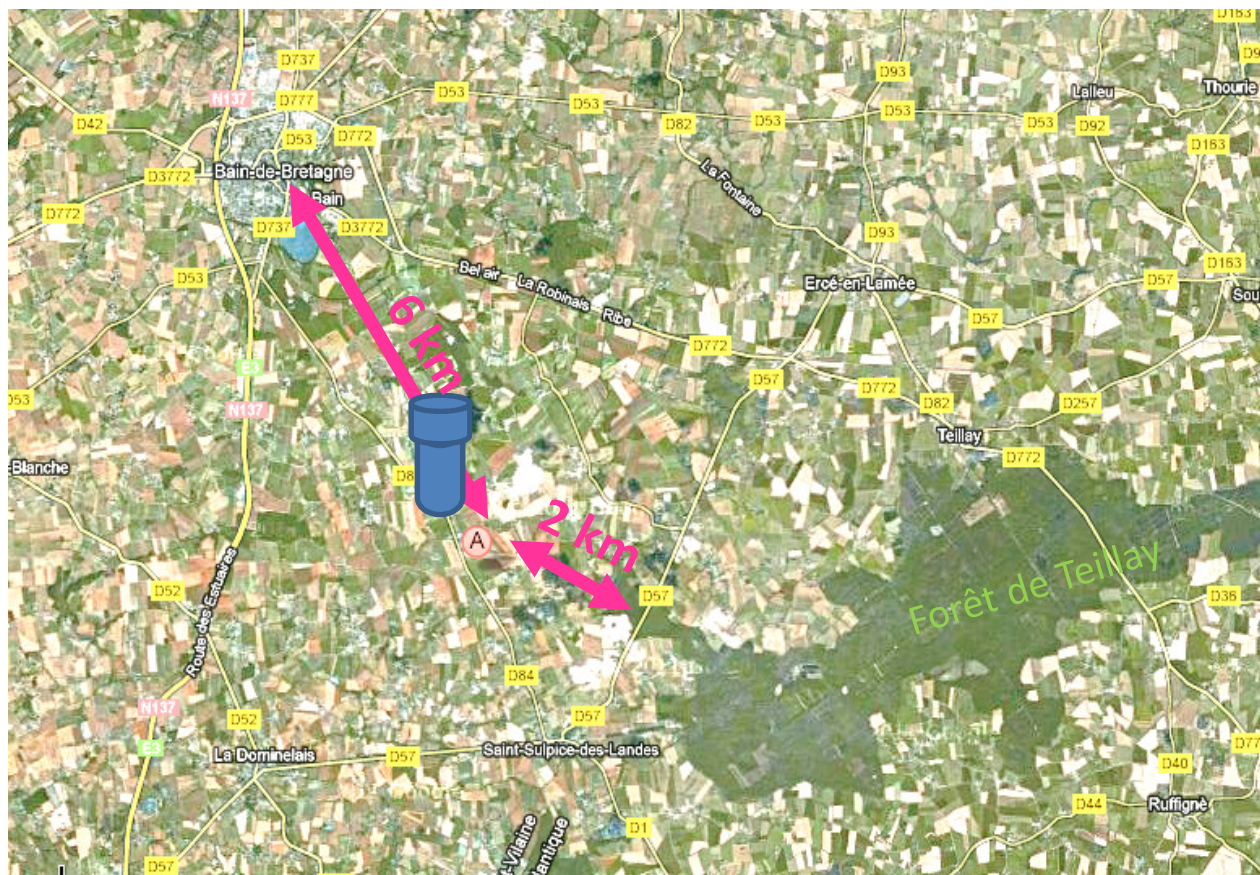


- L'organisation vous aidera à ramener votre planeur :
 - Golfette ou Kubota
 - Laissez votre trolley dans le kubota après la mise en piste



- Essayez de n'utiliser votre voiture que pour la mise en piste.

Retrouver l'aérodrome en vol



- Retrouvez Bain-de-Bretagne (étang), puis la grande forêt de Teillay.
- Cette forêt a une pointe à son extrémité nord-ouest.
- Reportez la longueur de cette pointe (2km), vers le nord-ouest, vous trouverez LFSS.
- Repérable facilement avec la tour télécom, 800m au Nord-Ouest.

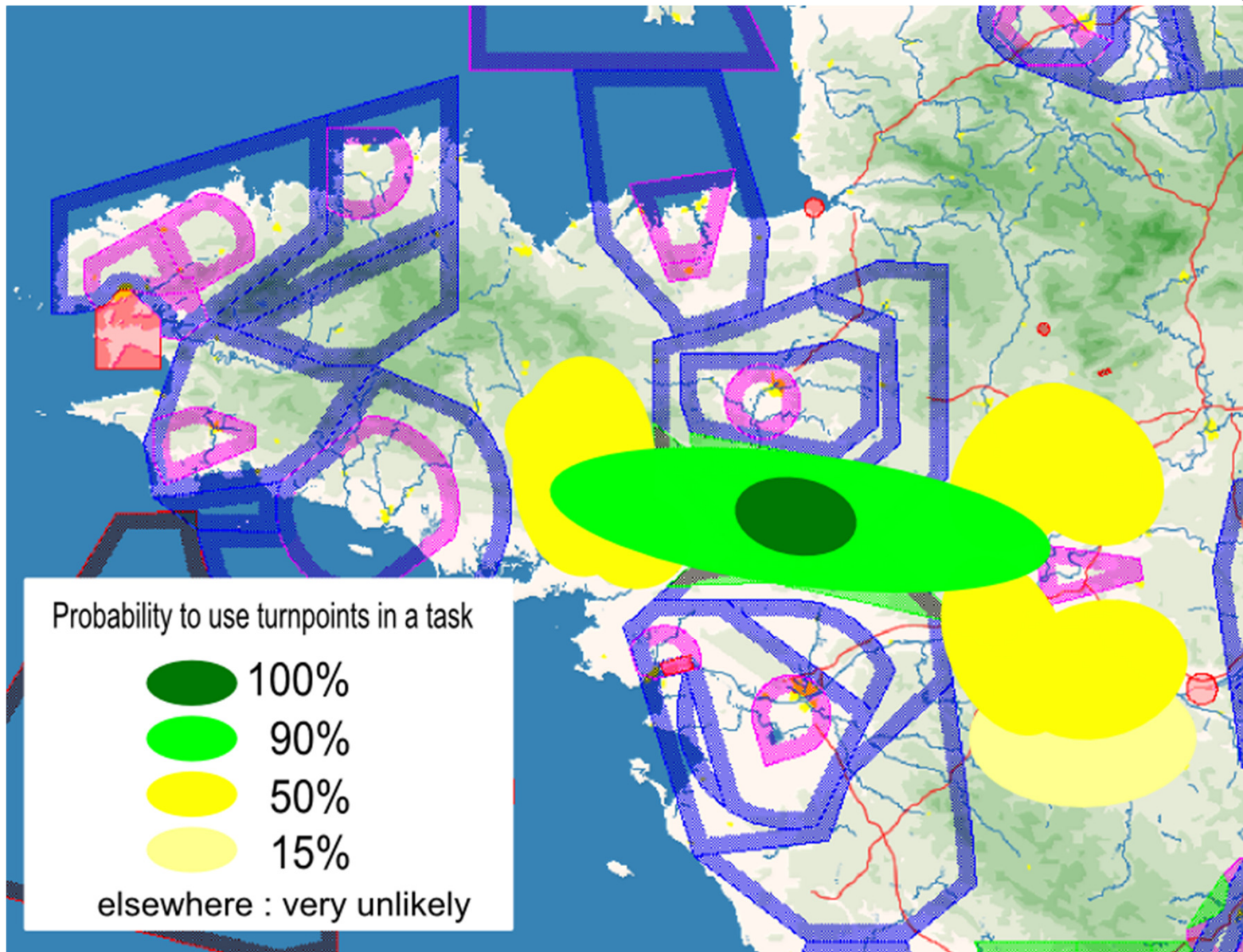
Aérodrome de La Dominelais



- Aérodrome privé à 5km plein sud de Saint-Sulpice aéro.
- Piste en herbe de 700m.
- Pas de redécollage possible.
- Tout atterrissage sur cet aérodrome sera considéré comme une vache.
- Attention aux modélistes

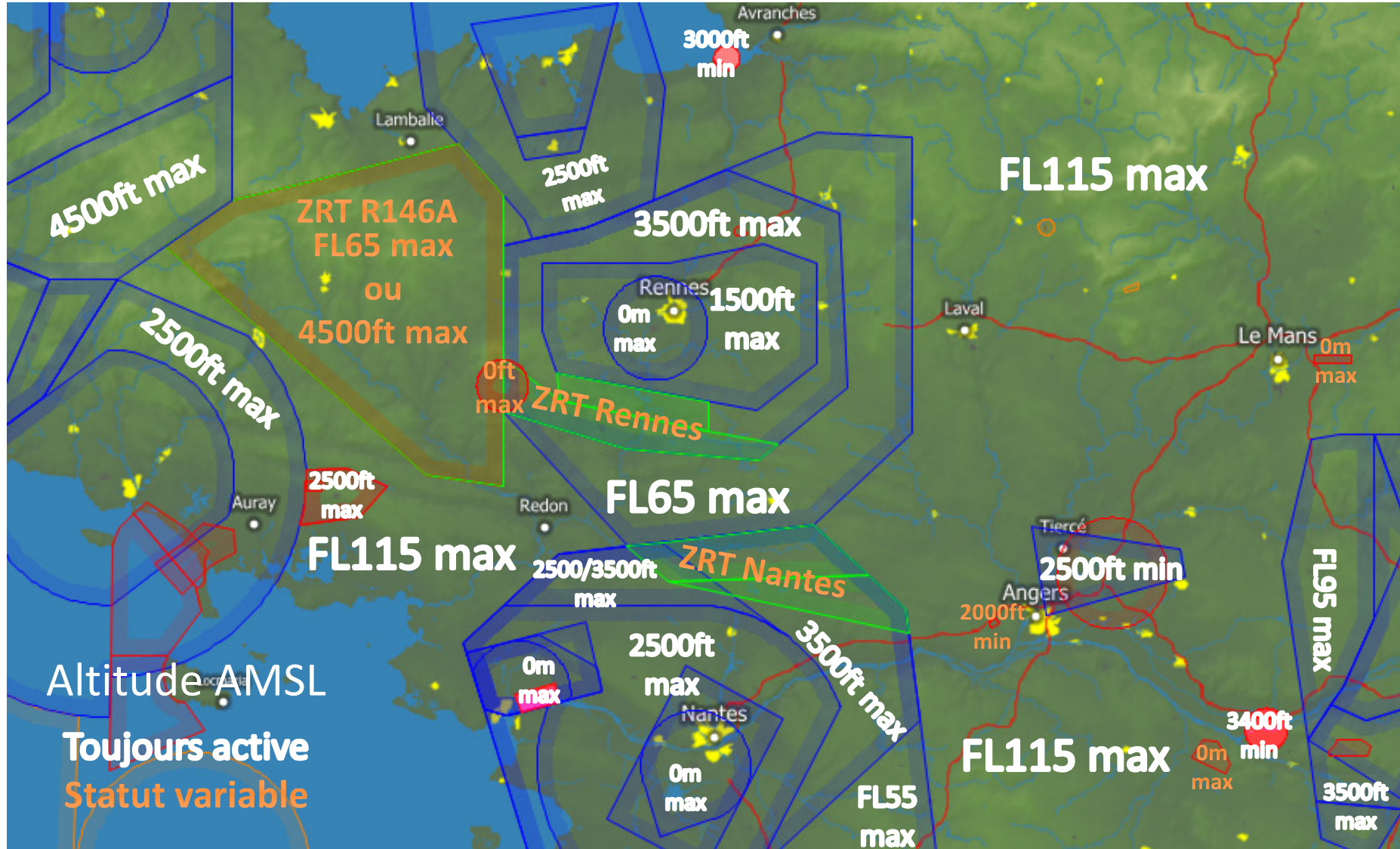
Championnat de France 2015 - Classe
Club

Enveloppe des Vols





Espace Aérien



Altitude AMSL
Toujours active
Statut variable

Espace Aérien



Nom	Classe	Min alt	Max alt	Statut durant les épreuves	Conséquence de vol à l'intérieur si active	Commentaires
CTR Angers	D	SFC	2500ft	Active	Pénalités	
CTR Rennes	D	SFC	1500ft	Active	Pénalités	
CTR StNazaire	D	SFC	2500ft	Active	Pénalités	
D244 Carrière de Voutre	Warning	SFC	2000ft	Variable	Aucune	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
P22 Chinon	P	SFC	3400ft	Active	Pénalités	
Para les Ecotays	Warning	SFC	4500ft	Active	Aucune	
R 278 Vannes	R	SFC	2500ft	Active	Aucune	Contact radio obligatoire en entrant/quittant la zone
R 279 Vannes Para	R	2500ft	FL145	Active	Pénalités	Sera considérée comme toujours actif durant la compétition
R12 Mont Saint Michel	R	SFC	3000ft	Active	Pénalités	
R146A	R	4500ft	FL115	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
R147	R	800ft	1500ft	Disabled	Pénalités	Toujours inactive durant l'après-midi
R149	R	800ft	2000ft	Disabled	Pénalités	Toujours inactive durant l'après-midi
R151	R	SFC	3100ft	Active	Pénalités	
R245	R	SFC	FL090	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
R28	R	SFC	2500ft	Active	Pénalités	
R49	R	3000ft	FL065	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
R506	R	SFC	FL115	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
R56	R	800ft	2500ft	Inactive	Pénalités	Toujours inactif durant l'après-midi
R57	R	800ft	1800ft	Inactive	Pénalités	Toujours inactif durant l'après-midi
R574A	R	SFC	FL55	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
R574B	R	FL55	FL75	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
R597	R	SFC	2000ft	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
R94	R	SFC	FL075	Active	Pénalités	
TMA Iroise4	D	4500ft	FL195	Active	Pénalités	
TMA Lorient1	D	2500ft	FL195	Active	Pénalités	
TMA Nantes1.1	D	2500ft	3500ft	Active	Pénalités	
TMA Nantes1.2	D	2500ft	3500ft	Variable	Pénalités	Statut quotidien donné sur la feuille d'épreuve
TMA Nantes2	D	3500ft	FL55	Active	Pénalités	
TMA Nantes3	D	FL55	FL115	Active	Pénalités	
TMA Nantes4	D	2500ft	FL065	Active	Pénalités	
TMA Rennes1	D	1500ft	3500ft	Active	Pénalités	
TMA Rennes2	D	3500ft	FL065	Active	Pénalités	
TMA Rennes3	D	FL065	FL115	Active	Pénalités	
TMA Rennes4	D	2500ft	FL115	Active	Pénalités	
TMA Tours3.1	D	1800ft	3500ft	Active	Pénalités	
TMA Tours4	D	3500ft	FL195	Active	Pénalités	
TMA Tours5	D	FL065	FL105	Active	Pénalités	
TMA Tours6	D	FL095	FL195	Active	Pénalités	
ZRT Loudeac	ZRT	4500ft	FL65	Variable	Aucune	Pénalités si inactive et R146A active
ZRT Nantes	ZRT	3500ft	4500ft/FL55	Variable	Aucune	Pénalités si inactive
ZRT Rennes	ZRT	3500ft	4500ft/FL55	Variable	Aucune	Pénalités si inactive



ZRT Rennes & Nantes



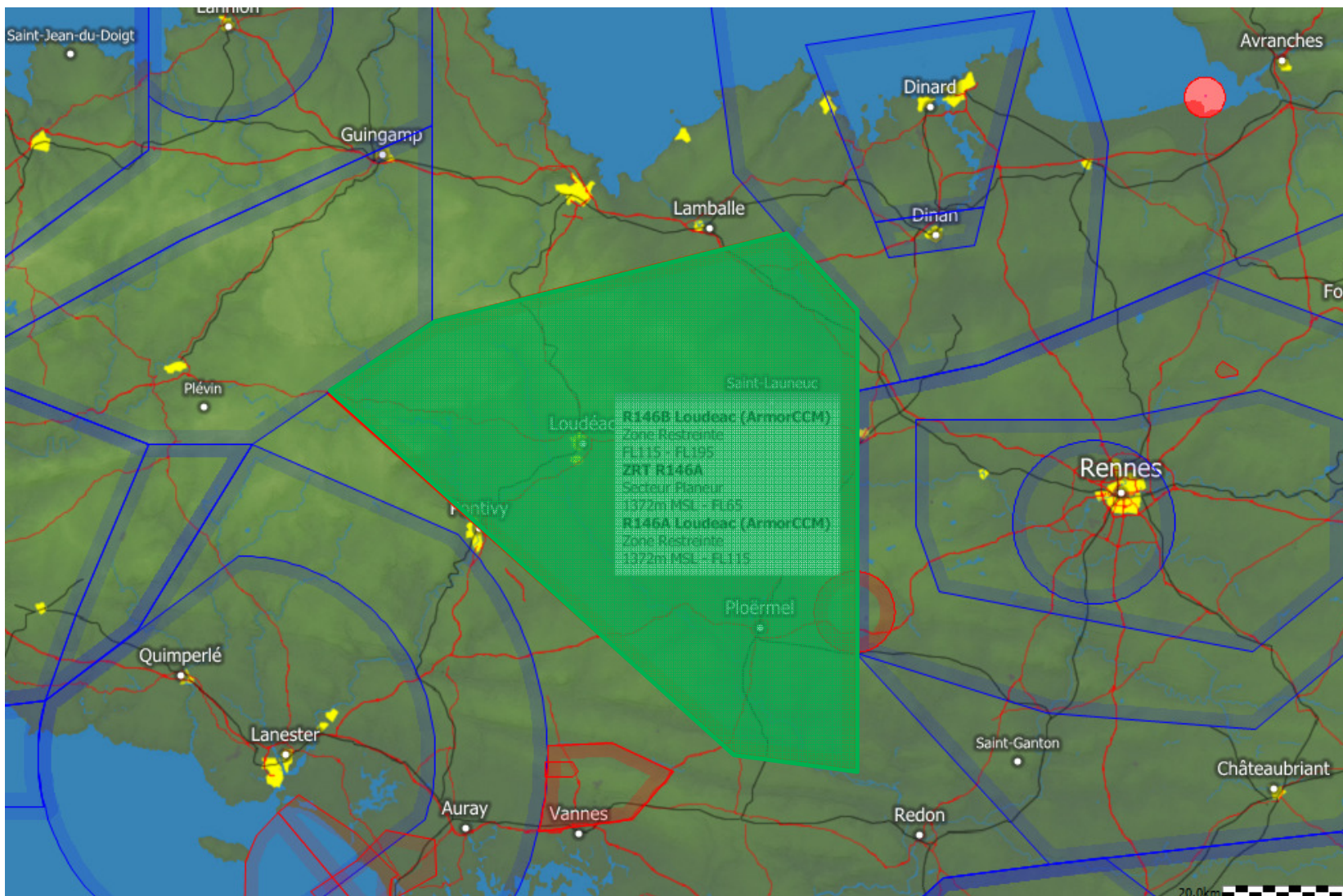
ZRT Rennes & Nantes



- Pour le Championnat de France, un protocole a été signé avec l'Aviation Civile. Il crée deux zones spéciales pour vous permettre d'utiliser une partie des TMA de Rennes et de Nantes :
 - ZRT Rennes
 - ZRT Nantes
- Lorsqu'une ZRT est activée, tous les compétiteurs peuvent voler dans cette ZRT sans besoin de clairance.
- Les ZRT de Rennes et de Nantes peuvent être activées de façon indépendante.
- Chaque ZRT est composé de deux parties avec des altitudes différentes. Mais cela ne forme qu'une zone monobloc.
- La feuille d'épreuve fera apparaître :
 - Le statut quotidien de chaque ZRT : active ou désactivée
 - Le QNH journalier et la correspondance du FL55
- Attention :
 - Les avions commerciaux volent 500ft au dessus de la limite de la ZRT : **soyez vigilant!**
 - D'autres trafics peuvent évoluer dans la ZRT : **voir et éviter !**
 - Si la R506A est active, elle est prioritaire sur la ZRT Rennes.



ZRT LOUDEAC



ZRT LOUDEAC



- Pour le Championnat de France, un protocole a été conclu avec la Marine, gestionnaire de la R146A.
- Lorsqu'une ZRT est activée, tous les compétiteurs peuvent pénétrer dans la partie inférieure de la R146A, du plancher (4500ft AMSL) jusqu'au FL65.
 - Ce volume est appelé par commodité pour la compétition « ZRT LOUDEAC »
- Aucun contact radio avec le gestionnaire n'est requis.
- La feuille d'épreuve fera apparaître :
 - Le statut quotidien de la ZRT LOUDEAC : active ou désactivée
 - Le QNH journalier et la correspondance du FL65
- Attention :
 - Des Rafales volent au dessus de la limite de la ZRT : **soyez vigilant!**
 - D'autres trafics peuvent évoluer dans la ZRT : **voir et éviter !**
 - Si la R506A est active, elle est prioritaire sur la ZRT LOUDEAC.

Altitudes



- Avant le décollage :
 - Réglez votre altimètre et l'afficheur de votre enregistreur de vol à 95m
 - Cela n'a aucune influence sur la trace enregistrée.
 - Le logiciel d'analyse des vols de l'organisation appliquera un offset à l'altitude de l'ensemble de votre vol de telle façon que votre décollage soit à 95m.
- Pendant le vol :
 - Altitude QNH (AMSL) : surveillez votre altimètre
 - Niveau de vol (FL) :
 - L'organisation définira le QNH du jour.
 - La feuille d'épreuve indiquera les altitudes des FL55 et FL65 correspondant à ce QNH.
 - La table de conversion officielle des niveaux de vol est disponible sur :
 - http://ffvv.org/files/2011/01/6-np41a-conversion_niveaux_de_vol.pdf

Fichiers Espace Aérien



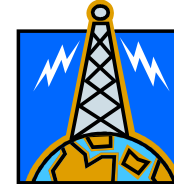
- A télécharger sur :
 - <http://www.soaringspot.com/fr/championnat-de-france-2015-e-club/downloads>
- Formats disponibles :
 - OpenAir *.txt
 - SeeYou, LXNav *.cub
- Plusieurs fichiers vous sont proposés dans un zip unique :
 - **CDF2015-Complet** : tous les espaces dans un seul fichier
 - **CDF2015-Toujours-Actifs** : fichier contenant uniquement les zones invariablement actives.
 - **CDF2015-<NomEspace>-Variable** : un fichier séparé pour chaque espace aérien dont le statut peut changer.
- Nous vous recommandons de charger une fois pour toutes les fichiers dans votre appareil et d'activer chaque jours les fichiers pertinents :
 - CDF2015-Toujours-Actifs
 - Les fichiers séparés pour les zones à statut variable activées pour la journée.

Fichiers Points de Virage



- A télécharger sur :
 - <http://www.soaringspot.com/fr/championnat-de-france-2015-e-club/downloads>
- Formats disponibles :
 - SeeYou, LXNav *.cup
 - Cambridge *.dat
 - Zander *.wpz
- Le nom de chaque point de virage débute par un code à 3 chiffres :
 - Plus facile à identifier
- Il y a 932 points dans la base.
 - Ceci ne pose aucun problème pour les GPS relativement récents.
 - Sinon c'est à vous de trouver des solutions.

Procédures Radio

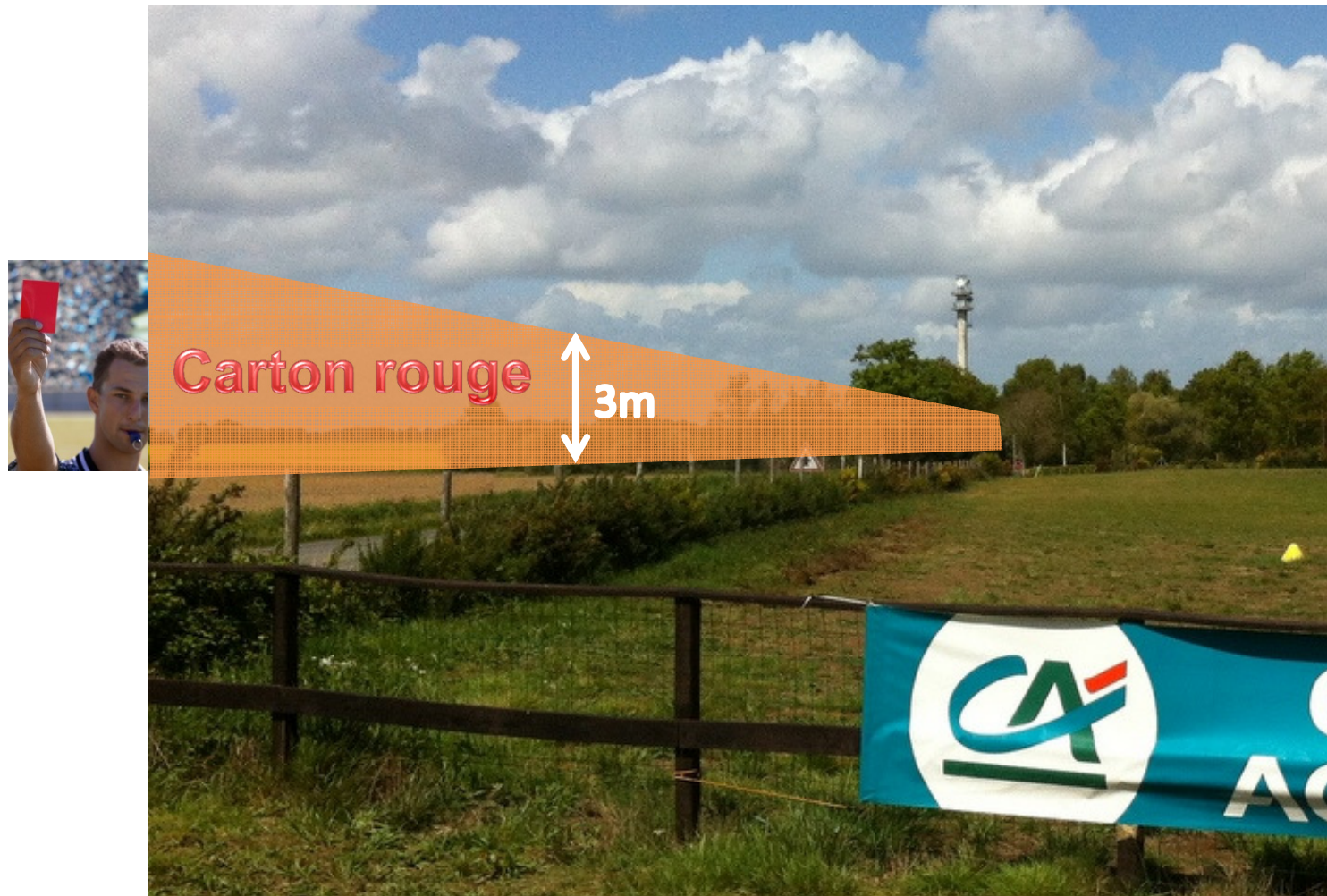


- Fréquence unique : **127.350 MHz**
 - Décollage, départ, arrivée, atterrissage, etc
- Pendant les décollages
 - Silence radio sauf message sécurité : accélère, ralenti, vent arrière, finale, anticollision, etc
- Arrivée
 - A 10 km de l'aérodrome (7km du cercle) :
 - « [N° de concours] 10 km »
 - L'organisateur collationne le numéro de concours avec les informations utiles (vent, piste en service, etc).
 - Puis au passage du cercle :
 - « [N° de concours] Au cercle, directe ou tour de piste XX » :

Sécurité



- **Carton rouge** si un planeur « saute » le grillage:
 - Il peut y avoir une voiture, un bus, des piétons, etc



Scoring



- Le fichier IGC de l'enregistreur principal doit être remis à l'organisation dans un délai de 45 min après l'atterrissage par l'un des deux moyens suivants (par ordre de préférence) :
 - soit avec un envoi par mail à l'adresse : scoring@planeur-bretagne.fr
 - soit du fichier IGC issu de l'enregistreur principal, sur un support de stockage de type clé USB ou carte mémoire (SD Card).
- **Attention : l'organisation refusera de manipuler les enregistreurs de vol du concurrent. Celui-ci doit être autonome (matériel, connaissance) pour fournir le fichier de vol à l'organisation.**
- Résultats disponibles en temps réel sur :
 - <http://soaringspot.com/cdfclub2015>

Internet



- Un HotSpot Internet public est disponible
 - piv-club
 - piv-club-ext
 - Aucun mot de passe nécessaire
 - Bande passante limitée
- Sur la piste, on capte la 4G du plus grand opérateur français.



Tracking



Bouton
marche/arrêt



- Autonomie : supérieure à 5 heures
 - Alimentation externe inutile
- Utilisation :
 - Mise en marche :
 - Appuyez 5 secondes sur le bouton marche/arrêt
 - Ne relâchez pas le bouton dès la première lumière.
 - Arrêt :
 - Appuyez 10 secondes sur le bouton marche/arrêt
- Dans le planeur :
 - Coller le tracker sur la verrière avec du gaffer noir (adhésif spécial fourni par l'organisation, ne laissant pas de trace – à réutiliser).
- Recharge de la batterie :
 - Rendre systématiquement le tracker à l'organisation après les vols.

Sécurité



- C'est un jeu, sans enjeu!
 - Savoir dire STOP!
- Faîtes votre vol
 - Sans copier les erreurs des autres
- Anti-collision
 - Regardez dehors en permanence!
 - Pas de trajectoire agressive (ressource sous un planeur)
 - Vigilance extrême vis-à-vis des véhicules circulant sur les routes et de la clôture bordant l'aérodrome.
- Exclusion du concours possible si manœuvre dangereuse
 - Raccrochage bas, etc.
- Préparer votre vol sereinement
 - Décollez uniquement quand vous être prêt.
 - Planeur, carte, GPS, visualisation du parcours.
- Volez l'esprit clair et net
 - Forme physique, alimentation, eau.

Nous vous attendons chaque soir !



BONS VOLS !