



GUIDE D'ORGANISATION D'UNE COMPETITION VOL À VOILE



commission.sportive@ffv.org

<http://sport.ffv.org>

Les symboles suivants indiquent :



Une règle à suivre impérativement



Un conseil fortement recommandé



Une précision

4.2.5 Espace aérien sportif



L'un des points primordiaux pour la réussite d'un championnat moderne est la définition non ambiguë de l'espace aérien sportif. L'application des règles de la circulation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien telles que définies par le SIA reste du ressort absolu de chaque commandant de bord, qu'il soit en compétition ou non.

L'espace aérien sportif est défini par l'organisation afin de garantir l'équité sportive en dissuadant les concurrents d'utiliser des espaces, par exemple interdits ou soumis à clairance. En cas de doute sur l'activation d'une zone avant ou pendant le championnat, n'hésitez pas à la retirer de la zone des vols. Les circuits doivent être taillés pour passer, dans la mesure du possible, le plus à l'écart des zones.



L'organisation doit définir un espace aérien sportif au moyen d'un fichier informatique au format standard Open Air (<http://www.winpilot.com/UsersGuide/UserAirspace.asp>). Il est vivement recommandé d'utiliser comme base le fichier « France » disponible sur le portail sport de la FFVV : <http://sportive.ffvv.org/organisation-de-competition/>



La NP4.1 édition 2011 a été établie en concertation avec la Commission Espace Aérien de la FFVV. Si des espaces sont définis en niveaux de vol (FL), il est primordial de fournir aux concurrents le QNH du jour et l'altitude de référence de l'aérodrome. Grâce à la NP4.1.a (Table de conversion des niveaux de vol) les concurrents pourront convertir les niveaux de vol en altitude QNH afin de les respecter en vol et selon les mêmes formules utilisées pour l'analyse des vols par l'organisation. Il est donc recommandé de ne pas modifier la définition des zones du fichier « France », ceci afin d'utiliser tout le volume d'espace aérien accessible.



Le fichier Open Air sera publié au moins un mois avant le début du championnat. L'organisation évitera de modifier ce document, ou le gèrera en version au besoin. Il sera accompagné, dans les documents du concours, d'une carte synthétique montrant les différentes zones, et leurs planchers/plafonds.

Chaque jour d'épreuve, durant le briefing, l'organisation rappellera, voire adaptera à un contexte particulier, les zones autorisées et interdites et fera figurer ces indications sur la feuille d'épreuve. Elle précisera le QNH du jour qui sera utilisé également pour l'analyse des vols.

En suivant ces indications de préparation, l'organisation économisera énormément de temps durant le championnat car cela permettra au logiciel d'analyser automatiquement les vols et surtout cela facilitera la compréhension de l'espace aérien par les pilotes. Le risque d'infraction sera donc fortement réduit.

L'annexe B de la NP4.1 définit les pénalités en cas d'enregistrement d'une position dans une zone interdite :

- Si le dépassement est inférieur à 30 mètres sur le plan vertical ou 200 mètres sur le plan horizontal, le pilote reçoit 50 points de pénalités. S'il effectue un second ou d'autres dépassements de cet ordre le même jour, il n'est pas pénalisé de nouveau. Cette plage 30m/200m est introduite pour prendre en compte l'imprécision des instruments. Le forfait de 50 points est là pour dissuader le concurrent de « flirter » avec les limites des zones, sans pénaliser trop lourdement un compétiteur qui naviguerait avec des instruments « de base ».
- Si le dépassement est supérieur à 30m en vertical et à 200m sur le plan horizontal, le concurrent est vaché virtuellement à cet endroit.

4.3 Matériel nécessaire à la compétition

La liste qui suit a pour but de passer en revue tout ce qui va concourir au bon déroulement du concours sur le plan de l'intendance afin d'être sûr de ne rien oublier. Elle ne reprend que des items classiques. Pour être certain que le jour J le travail ait été fait, il faut désigner un responsable sur chaque poste (beaucoup se recourent dans leur champ d'application) et se constituer une véritable check-list.

- Informatique :
 - Bureautique : suite Microsoft Office ou OpenOffice
 - Analyse des vols/Scoring : une licence SeeYou et au moins un PC.
 - Anticipez la disponibilité de port série sur le(s) PC servant au délogage
 - Réseau informatique
 - Réseau protégé pour les données du scoring
 - Connexion Internet si possible avec accès WiFi pour les concurrents
- Enregistreurs de vol fédéraux si besoin (contactez le CNVV), câbles et logiciels de délogage
- FLARM fédéraux si besoin (contactez le CNVV)
- Salle de briefing avec moyens de projection (et sono selon taille de la salle)
- Photocopieuse et rames de papier de couleurs différentes si plusieurs classes
- Téléphones en nombre suffisant
- Station radio sol avec une bonne portée
- Préviation météo (sondage, Internet, contact spécialistes...)
- Réserve essence (plein de la cuve, cela paraît bête et pourtant)
- Réservation des remorqueurs
- Points de ballastage
- Plots matérialisant les lignes en piste
- Documentation à constituer pour diffusion à l'arrivée des concurrents
- Bar et Restauration
- Lots, coupes et cadeaux divers
- Podium pour la remise des prix

9 Conseils sur le choix d'une d'épreuve



Vous le constaterez, le choix des épreuves est complexe et mérite d'y réfléchir au préalable. C'est une des clés de la réussite d'une journée.

9.1 Type d'épreuve

Vous pouvez choisir le type d'épreuves que vous souhaitez entre :

- Course sur circuit imposé : c'est l'épreuve reine. Elle laisse moins de place aux options météo du pilote (en dehors de l'heure de départ), mais limite aussi le facteur chance.
- Epreuve de vitesse sur secteurs : le circuit est globalement commun à l'ensemble des concurrents, mais chacun pourra décider d'allonger ou réduire dans un secteur afin de maximiser sa vitesse moyenne.

Le règlement demande à ce que ces deux types d'épreuves soient proposés durant un championnat. Il faut toujours composer avec la prévision météo pour espérer avoir le maximum de planeurs en arrivée (c'est un des intérêts des nouvelles épreuves).

Voici un conseil sur le choix de type d'épreuve recommandé en fonction de la météo :

	Météo favorable	Petit temps en thermique pur	Risque d'orage	Forte incertitude météo
Course sur circuit	X	X		
Vitesse sur secteurs		(X)	X	X

L'épreuve de vitesse sur secteur est particulièrement utile en cas de doute météo et donc pratique en tant que circuit de secours (à partir d'une course sur secteur, vous pouvez simplement agrandir les secteurs et définir une durée minimale).

Le bon usage est de définir par défaut une course sur circuit imposé et, si le temps n'est pas conforme aux prévisions météos, d'extrapoler à partir de ce parcours de référence une épreuve sur secteurs.

9.2 Paramètres communs

9.2.1 Longueur

Quel que soit le type d'épreuve retenu, la longueur du circuit et l'orientation sont primordiaux et de votre ressort. Vous les choisirez en fonction de la météo, du niveau et de la forme des concurrents, de l'espace aérien, etc.

Le circuit doit permettre aux champions de gagner et aux moins expérimentés de boucler l'épreuve.



Le nombre de branches n'est pas limité dans un circuit en championnat. Cela peut vous permettre de contourner une zone ou de faire de la distance sans trop s'éloigner.



Evitez les branches « aller-retour » afin de réduire le risque de collision.



Evitez le syndrome du « 500km » : votre compétition ne sera pas moins réussie si la quasi-totalité des concurrents bouclent un 450km plutôt que de lancer un 500km qu'un ou deux tourneront.



Si vous reculez l'heure de décollage de façon significative, c'est que les conditions météo sont moins favorables que prévues. En toute logique vous devriez réduire l'épreuve du jour.

Ne pas oublier que dans le cas d'un temps de vol inférieur à 3h00 ou d'une distance inférieure à 250km l'épreuve ne comptera pas 1000 points.



Pour qu'une journée d'épreuve soit valide il faut qu'au moins un concurrent réalise une distance réelle (hors handicap) supérieure ou égale à 100km

Corolaire 1 : il vous faut lancer une épreuve de distance minimum supérieure à 100km.

Corolaire 2 : il est important que dans une même classe, les planeurs concourants n'aient pas des performances (ie des handicaps) trop différentes. Si des planeurs anciens veulent concourir « pour le fun », il est préférable de leur appliquer un handicap minimum.

9.2.2 Altitude

Il est imposé de définir une altitude maximale avant l'ouverture de ligne. Avant l'ouverture de la porte de départ, les concurrents n'auront pas le droit de dépasser cette limite, ceci afin de garantir que les premiers à décoller ne soient pas favorisés (cas d'une onde très ponctuelle ou ne procurant que de faibles varios). Cette onde est toujours possible, y compris et surtout quand non prévue par la météo.

Une bonne pratique est de fixer cette limite temporaire à la hauteur des ascendances prévues par la météo au moment des décollages, sans que celle-ci soit inférieure à 1200m/sol (pour permettre un étagement des planeurs et réduire les risques de collisions).

Une fois la porte ouverte (message radio) les concurrents pourront dépasser cette limite, qu'ils aient pris un départ ou non.

Vous pouvez limiter l'altitude sur le circuit (exemple : utilisation ou non de système oxygène), cependant profitez de l'espace aérien qui nous est encore autorisé.

9.2.3 Dernière branche

Il est préférable que la dernière branche s'effectue :

- Dans l'axe de la piste d'atterrissage (éventuellement définir un point de report),
- Avec une composante vent-arrière : afin d'aider les pilotes à rentrer. Se poser avec une composante vent-arrière modérée ne pose pas de difficulté.
- Au-dessus de zones vachables, surtout à proximité de l'aérodrome : les arrivées se font en fin de journée, les pilotes sont fatigués et les conditions se dégradent : le risque de vache augmente.

9.2.4 Types de portes de départ et d'arrivée

Pour le départ ou l'arrivée vous pouvez choisir entre :

Type de porte	Ligne	Cercle
Avantages	Départ : visualisation possible à la verticale du point de référence de la ligne (concurrents, spectateurs). Arrivée : permet aux concurrents de viser le seuil de piste et de faire des « directes ».	Départ : facile à gérer avec un simple GPS affichant une distance. Arrivée : permet une intégration dans le tour de piste après la fin de la performance et des arrivées venant de différentes directions (utile si le dernier secteur est grand).
Inconvénients	Départ : visualisation de la ligne délicate pour le pilote sans outil si éloignement	Départ : incite les concurrents à partir du point du cercle le plus proche du 1 ^{er}

	du point de référence. Arrivée : la performance s'arrête à l'atterrissage (ou presque).	secteur (regroupement) car écart plus pénalisant que sur une ligne. Arrivée : le concurrent ne peut pas viser le seuil de piste. Il doit regarder son GPS et son altitude, ce qui peut induire une risque sur l'anti-abordage. Du fait de cet effet de bord, l'altitude minimale ne doit pas fixée être trop haute.
--	--	--

Quelque soit votre choix il convient de respecter les règles suivantes :



Ligne de départ :

- **au moins 10km de long -2x5km- (sécurité anti-collision)**



Ligne d'arrivée:

- **le point de référence doit être le seuil de piste (sécurité : maximiser la longueur de piste utile)**



Cercle de départ :

- **au moins 5km de rayon (sécurité anti-collision)**



Cercle d'arrivée :

- **prévoir une altitude minimale en fonction de la distance de la piste afin que les planeurs puissent rejoindre l'aérodrome, sans pour autant pénaliser les planeurs fins ou moins performants (sécurité et équité sportive)**