



REGLEMENT DES CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL A VOILE

CS

Tables des matières	Page
1. But	2
2. Organisation	2
3. Participation	2
4. Inscription	2
5. Déroulement	2
5.1. Dispositions	2
5.2 Organisation du concours	4
5.3 Epreuves	4
5.4 Déroulement du concours	5
5.5 Chronométrage et attestations concernant le vol	5
5.6 Cotation	6
5.7 Classement	7
5.8 Dispositions pénales	8
5.9 Recours	8
6. Responsabilité	8
7. Dispositions finales	8

Annexes:

- Définition de la ligne de départ, points de virage, ligne d'arrivée
- Catalogue des points de punition
- Sommaire des instruments backup GNSS approuvé
- Nombre index FSVV (DAéC)

Approuvé par le comité de la Fédération Suisse de Vol à Voile: Olten le 3.10.2002
révisés et approuvés par le comité FSVV: Olten, le 9 octobre 2003

1. BUT

Le CS déterminent les champions suisses et contribuent à la promotion de la compétition de vol à voile.

2. ORGANISATION

2.1 Le comité FSVV est responsable d'organiser le CS et édicte les directives nécessaires. Elle confie le déroulement à un organisateur, en règle générale un groupe de vol à voile. Elle publie les détails par des circulaires et décide d'une aide financière selon les moyens dont elle dispose.

2.2 Les CS doivent être publiés au plus tard jusqu'au 15 décembre de l'année précédente. Les CS ont lieu pendant 9 jours plus un jour de réserve. Les CS doivent être fixées en dehors des dates des championnats Européens et Mondiaux.

2.3 Prendront part aux CS les classes suivantes : "classe ouverte", "classe 15m", "classe standard", ainsi que la "classe 18m" partir du 2001.

3. PARTICIPATION

3.1 Ont le droit de concourir:

3.1.1 Les pilotes de l'équipe nationale suisse de vol à voile.

3.1.2 Les pilotes les mieux classés aux

- concours régionaux (CR)
- concours national de vol à voile (CNVV)
- CS de l'année précédente

selon décision du comité FSVV; sont déterminantes les performances accomplies ainsi que l'importance numérique des classes;

3.1.3 des pilotes X, choisis par le comité FSVV en vertu de prouesses et de circonstances particulières; les intéressés adressent au comité FSVV par écrit et au plus tard 3 mois avant le concours, exposant les motifs qui justifieraient l'exception;

3.1.4 des pilotes étrangers que le comité a décidé d'inviter;

3.1.5 un à deux membres du groupe de vol à voile qui organise le CS, selon la proposition dudit GVV et la décision du comité FSVV.

3.1.6 Les pilotes qualifiés en vertu du chiffre 3.1.2 qui ont des raisons valables de ne pas disputer le CS de l'année peuvent reporter leur qualification sur l'année suivante. Cette possibilité peut provoquer des vides. Le comité FSVV peut les combler en sollicitant à titre conditionnel des pilotes supplémentaires, provenant du CS, des CR ou du CNVV. Ces pilotes-là ne peuvent pas reporter leur qualification sur l'année suivante.

3.2 Au plus tard quatre mois avant le CS, le comité décide de la participation et informe les pilotes qualifiés.

4. INSCRIPTION

Les participants sont tenus de s'inscrire auprès du comité FSVV conformément à l'invitation. Dès le 45^e jour précédent le CS, changer de classe n'est possible que pour un juste motif et avec l'assentiment du comité FSVV (p.ex. pour obtenir dans une classe la participation minimale selon 5.1.3.2). L'inscription n'est définitive que lorsque la taxe d'inscription a été payée et à condition que l'intéressé possède une licence sportive valable.

5. DEROULEMENT

5.1 Dispositions:

5.1.1 Législation

Les concours sont soumis aux prescriptions de la loi fédérale sur la navigation aérienne, d'autres actes législatifs sur l'aviation, des NOTAM et des directives de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

5.1.2 Règlements complémentaires

Est déterminante, dans la mesure où le présent règlement n'en dispose pas autrement, l'édition la plus récente du:

- Sporting Code, General Section, latest issue
- Sporting Code, Section 3, Classe D - Gliders, latest issue
- Sporting Code, Section 3, (Gliders), Annex A - D, latest issue

5.1.3 Aéronefs, classes

5.1.3.1 Les règles FAI détermine la classification des machines. En fonction des participants inscrits, 2 classes peuvent être regroupées. La cotation s'effectue alors avec l'index.

5.1.3.2 Il faut qu'au moins huit pilotes prennent le premier départ dans chacune des classes. Les pilotes étrangers que le comité FSVV invite en vertu du chiffre 3.1.4 ne comptent pas en l'occurrence. L'absence de quorum empêche la classe en question de faire l'objet d'une cotation (c'est-à-dire qu'aucun titre de champion n'est décerné pour elle). Est néanmoins cotée la classe dont la participation tombe au-dessous du quorum postérieurement au départ du premier concours.

5.1.3.3 Le concurrent est tenu d'apposer sur la face inférieure de l'une des ailes ainsi que de part et d'autre du gouvernail un signe distinctif (numéro ou lettre) qu'il reçoit une fois que son inscription est définitive. L'attribution de ces signes distinctifs tient compte, dans la mesure du possible, des signes déjà apposés.

5.1.3.4 Les planeurs doivent être équipés de la radio. L'organisateur détermine les fréquences utilisées pendant le concours.

5.1.3.5 Il est par principe interdit de changer de planeur pendant le concours. S'appliquent en outre les dispositions du code sportif de la FAI.

5.1.3.6 En ce qui concerne les biplaces, il est permis de changer le passager pendant le CS, il est également permis de voler sans passager.

5.1.3.7 Règlement spécial pour planeurs motorisés:

Les règles suivantes sont applicables pour l'utilisation de planeurs motorisés:

1. Planeurs motorisés avec départ autonome

Le planeur doit être équipé d'un système d'enregistrement de fonctionnement du moteur (barographe homologué ou logger). L'arrêt du moteur doit être effectué dans la zone de largage définie ainsi qu'à l'altitude de largage définie. Une mise en route du moteur après l'unique utilisation pour le départ autonome avant le passage de la ligne d'arrivée équivaut à une vache. Dans ce cas serait pris en considération pour l'évaluation, le dernier point de virage enregistré ou la photo d'atterrissage virtuel (photo-vache).

2. Planeurs motorisés décollant à l'aide du remorqueur ou du treuil

a) le moteur ne peut être mis en marche durant le vol.

Avant le décollage, il doit être prouvé que le moteur ne pourra être mis en marche durant le vol. La vérification sera effectuée par un commissaire.

b) le moteur peut être mis en marche durant le vol.

Le planeur motorisé doit être équipé d'un système d'enregistrement de fonctionnement du moteur (barographe homologué ou logger). Afin de prouver le fonctionnement enregistrant la mise en marche du moteur, le moteur doit, au plus tard dans les deux minutes suivant le largage, être mis en marche durant au maximum deux minutes, sans toutefois quitter la zone de largage et dépasser l'altitude de largage, ou de mettre en marche le moteur lors du passage de la ligne d'arrivée et avant l'atterrissage. Une mise en marche du moteur après l'unique mise en marche pour la vérification du système d'enregistrement avant le franchissement de la ligne d'arrivée équivaut à une vache. Dans ce cas serait pris en considération pour l'évaluation, le dernier point de virage enregistré ou la photo d'atterrissage virtuel (photo-vache).

5.2 Organisation du concours

5.2.1 Direction de concours

Elle se compose du directeur de concours et d'au moins deux autres personnes. Le directeur du concours détermine les épreuves du jour.

La Direction de concours est secondée par un porte-parole des pilotes pour chaque classe d'épreuves, élu comme conseiller lors du briefing d'ouverture par les participants au concours. Les porte-parole des pilotes doivent seconder à titre consultatif la Direction de concours lors de l'annonce des missions, mais n'ont cependant pas le droit de vote, et n'assument pas non plus de tâche organisationnelle dans le concours.

5.2.2 Jury

Le comité FSVV élit le jury. Il se compose d'un président et deux jurés. Le jury fonctionne comme instance de recours. Il ne peut trancher un recours que s'il siège au complet. En outre, le comité FSVV élit avant le CS un juré suppléant.

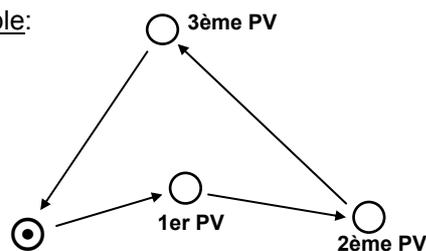
5.3 Epreuves

5.3.1 Points de départ, points d'arrivée et points de virage

Ces points doivent être à disposition des concurrents au plus tard 20 jours avant le concours. Les organisateurs les communiquent sur disquette (coordonnées polaires, format GG.mm.ss) ou sous forme de tablette écrite.

5.3.2 Epreuves de vitesse (épreuves imposées autour de points de virage fixes, épreuves AST)

Exemple:



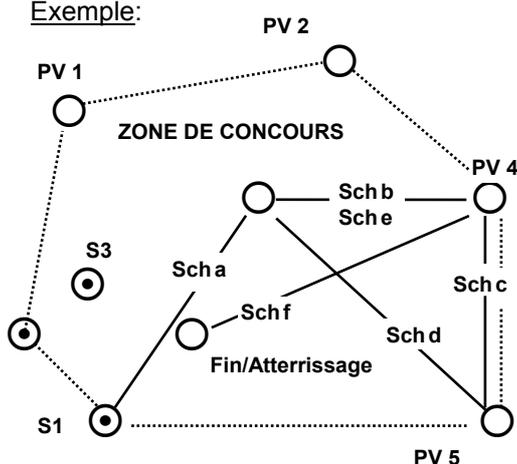
Point de départ et arrivé

Définition:

- Tous les points de virage et leur ordre sont prescrits; seulement 1 point de départ.

5.3.3 Epreuves de distance (épreuves que le concurrent choisit lui-même autour de points de virage libres, épreuves TDT)

Exemple:



Définition:

- Plusieurs points de virage peuvent être desservis à discrétion et dans l'ordre quelconque. Voler dans la même ligne en allant et de retour n'est pas admis sauf lors de l'atterrissage. Pour des raisons de sécurité plusieurs points de départ sont admis!
- En règle générale une limite de temps est imposée (p.e. 3 ou 4 heures): heure de départ à volonté.
- Les points de départ, de virage et d'arrivée forment un entourage selon l'esquisse à côté: c'est la zone de concours.
- Un bonus de 5% pour l'atterrissage sur un aéroport et 10% pour l'atterrissage sur l'aéroport de départ est accordé. Le maximum de points (MP) peut s'élever à 1050 ou 1100 points. Tous les points atteints par les concurrents doivent être divisés par 1.05 ou 1.10).
- Pour des raisons de sécurité (même direction d'envol), le premier point de virage par point d'envol doit être chaque fois assigné de manière fixe par la Direction de concours. Ce point doit être éloigné de 5 à 10 km du point de départ.

5.4 Déroulement du concours

5.4.1 Rapport des pilotes

La DC y indique par écrit les épreuves du jour ainsi que tous les détails utiles. En règle générale, les diverses classes disputent chacune des épreuves différentes.

5.4.2 Départ

La succession des départs par classe est à tirer au sort avant le premier concours (se limite à la colonne, dans les rangés la place n'est pas définie). Pour la suite des concours, les départs se déroulent selon un plan de rotation défini lors du tirage au sort, généralement $2/7$. Les motoplaneurs sont autorisés de décoller avec leur moteur ; à part le remorquage le treuil est admis. La DC décide la succession (mixte ou par mode de départ). Lorsque plusieurs pilotes doivent repartir, l'ordre est celui dans lequel ces pilotes se sont annoncés personnellement auprès du chef des départs (généralement dans l'ordre de l'atterrissage). Chaque pilote peut repartir autant de fois qu'il veut.

5.4.3 Procédure de vol

Les pilotes reçoivent par écrit, au début du CS, les voltes dans les environs de l'aérodrome ainsi que les procédures de départ et d'approche.

5.4.4 Procédure de départ

- Le directeur de concours autorise le départ par radio au plutôt 15 minutes après le largage du dernier planeur de la classe concernée.

- Le départ aura lieu selon annexe 1.

- Les pilotes s'occupent de la communication de l'heure et du point de départ à l'organisateur 30 minutes après le départ au plus tard.

5.4.5 Points de virage

Le procédé pour contourner les points de virage est documenté dans l'annexe 1.

5.4.6 Passage de la ligne d'arrivée

La DC définit la ligne d'arrivée selon l'annexe 1. Cette ligne est à survoler ou à franchir en roulant dans la direction correcte par la propre énergie cinétique du planeur.

5.4.7 Vaches

L'atterrissage en dehors de l'aérodrome désigné par l'organisateur signifie pour le pilote la fin de ce concours-là, même si aucun départ valable a eu lieu. Lors d'une vache, le dernier fix valable après l'arrêt du planeur est considéré. Lors d'une limite de temps (fin finishline ou concours de distance) le dernier fix avant la fin de la limite de temps compte comme vache (sous réserve les points d'atterrissage „logger“.

Si le logger tombe en panne, le formulaire „vache“ est à remplir et à faire signer par deux témoins. Les pilotes du concours sont acceptés comme témoin.

5.4.8 Points d'atterrissage „logger“

Une épreuve non achevée est définie par la coordonnée (enregistrée par le logger) la plus proche du prochain point de virage (ou point d'arrivée) non atteint. C'est „le point d'atterrissage logger“. Le dernier „fix“ avant la mise en marche du moteur d'un motoplaneur est le point d'atterrissage. „Un point d'atterrissage logger“ compte comme vache. Le meilleur résultat est taxé.

5.4.9 Vol dans des nuages

Il est interdit de voler dans les nuages pendant les CS.

5.4.10 Violation des l'espace aerien

Les violations de l'espace aérien commises pendant le vol faisant l'objet d'une cotation (sur l'ensemble de l'enregistrement du logger) sont sujettes à enquête par l'instance de cotation, et sont sanctionnées conformément au catalogue des points de pénalisation (Annexe 2).

Les autorisations individuelles pour les espaces aériens C ou D ne sont pas admissibles. Unique exception: si CTR / TMA pour l'atterrissage.

5.5 Documentation des vols

5.5.1 La documentation doit se faire exclusivement avec des loggers homologués par IGC avec des intervalles entre 2 fix au maximum de 10 secondes. Un deuxième logger au maximum est admis comme backup. Celui-ci peut être un appareil „handheld“ selon la liste de l'annexe 3. Le logger primaire doit être fixé fermement. Le backup-logger est pris en considération uniquement en cas de panne technique du logger primaire.

Pour qu'un classement provisoire puisse être établi, les organisateurs prennent l'heure d'arrivée manuellement. Ce temps n'est pris en considération qu'en cas de panne technique du logger. L'organisateur peut utiliser ce temps si les dates enregistrées par le logger ne le confirment pas (tolérance, inexactitude du logger).

La ligne de départ et les points de virage doivent être enregistrés correctement et par l'ordre prescrit. Une panne technique du logger pendant le vol est acceptée à condition que l'enregistrement de l'altitude soit interrompu (interruption max. 70 secondes). Si non, le vol est taxé jusqu'au moment de la panne.

5.5.2 L'organisateur peut vérifier en tout temps la conformité du logger utilisée (enregistrement de l'altitude).

5.5.3 Après le vol:

- Le logger et les documents nécessaires doivent être déposés chez l'organisateur au maximum 45 min. après l'atterrissage sur l'aérodrome de départ.

- En cas de vache, il faut téléphoner le plus rapidement possible à l'organisateur et lui communiquer les coordonnées de l'atterrissage. Après le retour, le logger et les documents nécessaires doivent être déposés immédiatement chez l'organisateur.

5.6 Cotation

5.6.1 Documents de cotation

La cotation se fonde sur la documentation remis par le pilote, c'est à dire a) le logger et b) un rapport écrit (formulaire distribué par l'organisateur). Le backup-logger ne doit être déposé que sur demande de l'organisateur.

5.6.2 Mesurage de la distance

5.6.2.1 Vache en cas d'épreuve de vitesse

La distance est définie par l'addition des branches théoriquement parcourues et de la branche partiellement parcourue. De cette somme est côté la distance du point d'atterrissage logger (ou le lieu de la vache) au prochain point de virage ou à la ligne d'arrivée. Dans tous les cas, la distance jusqu'au dernier point de virage est prise en considération.

5.6.2.2 Vache en cas d'épreuve de distance

La distance est définie par l'addition des branches exécutées et on y ajoute la distance du dernier point de virage atteint jusqu'au lieu d'atterrissage, à condition que ce lieu se trouve dans le cercle d'entourage des points de virage de ce jour (sans tenir compte des angles rentrant; y inclus les lignes de départ et d'arrivée).

5.6.3 Précision des mesures

Pour déterminer le temps de vol, on tient compte des fix avant et après le franchissement des lignes de départ et d'arrivée. Une interpolation par rapport aux lignes de survol sera faite.

5.6.4 Précision du mesurage

La documentation logger homologués par IGC est la base de la calculation.

5.6.5 Points du jour

Ces points se calculent selon la formule de cotation CS.

5.6.6 Arrondissement

Le résultat des points calculé est arrondi sur des points entiers : 0.5 devient 1.

5.6.7 Formule de cotation CS

5.6.7.1 Maximum de points

Le maximum de points (Pm, corrigé par le facteur du jour) qu'on peut atteindre par jour et par classe est calculé comme suit :

$$\begin{aligned} \text{Pm est le plus petit chiffre de:} \quad & \text{Pm} = 1000 && \text{ou} \\ & \text{Pm} = (5 \times \text{D}) - 250 && \text{ou} \\ & \text{Pm} = (400 \times \text{D}/\text{V}) - 200 \end{aligned}$$

D = plus grande distance en km réalisée

V = plus grande vitesse en km/h réalisé

5.6.7.2 Epreuves de vitesse

$$\text{Pu (points non corrigés)} = \text{Pd} + \text{Pv}$$

$$\text{Pd (points de distance)} = \text{Rd} \times (1 - 2/3 \times \text{Rn}) \times \text{Pm}$$

Rd = distance parcourue par un pilote/distance de l'épreuve

Rn = nombre de pilotes qui ont parcouru 2/3 de la vitesse max. du jour/nombre des pilotes qui ont été remorqués à l'épreuve

$$\text{Pv (points de vitesse)} = 2 \times (\text{Rv} - 2/3) \times \text{Rn} \times \text{Pm}$$

Rv = vitesse du pilote concerné/vitesse du vainqueur du jour.

Si Pv est négatif, on l'ignore. Les pilotes volant plus lentement que $2/3$ du vainqueur ou qui non pas terminé l'épreuve, ne reçoivent pas de points de vitesse.

5.6.7.3 Epreuves de distance et épreuves de vitesse, épreuves ou aucun pilote rentre

$$\text{Pu (points non corrigés)} = \text{Pm} \times \text{Rd}$$

Rd = distance du pilote concerné / la plus grande distance atteinte du jour

5.6.7.4 Facteur du jour

Pour calculer les points corrigés Pc, les points non corrigés sont à multiplier avec un facteur du jour F

Les points corrigés Pc sont les points de l'épreuve du jour.

$$\text{Pc (points corrigés)} = \text{F} \times \text{Pu}$$

$$\text{F} = 1.25 \times \text{N1} / \text{N2}$$

N1 = Nombre de pilotes qui ont parcouru une distance min. de 100 km

N2 = Nombre de pilotes qui ont pris le départ de l'épreuve. Si F est plus grand que 1, 1.0 est appliqué.

5.6.7.5 Facteur „Classe ouverte“

Les points Pc calculés selon 5.6.7.4 sont multipliés avec le facteur 100/i

$$\text{P} = \text{Pc} \times 100 / i \quad i = \text{nombre d'index du DAÉC}$$

5.6.7.6 Performance minimale pour une épreuve valide

Pour valider une épreuve, $1/4$ des pilotes ayant décollé doivent atteindre par classe 100 km.

5.6.7.7 Points de punition, disqualifications

Après l'établissement du classement du jour, les points de punition sont déduits (points de punition selon la liste dans l'annexe 2). Les pilotes disqualifiés font partie du nombre des pilotes remorqués.

5.7 **Classement**

5.7.1 Les résultats doivent être communiqués avant le début de la prochaine épreuve.

5.7.2 Le classement global d'un pilote découle du total des points qu'il a obtenus. Est pris en compte le meilleur vol de chaque jours.

- 5.7.3 Dans la mesure du possible, le CS portera sur cinq épreuves ou davantage. Une épreuve sera prescrite à toutes les classes le dernier jour du CS si l'une d'elles n'a pas encore disputé au moins cinq épreuves cotés. Toutes les classes seront convoquées aux dates de réserve prévues dans l'invitation, s'il l'une d'elles a disputé le dernier jour du CS moins de quatre épreuves cotées.
- 5.7.4 Un classement final n'est établi que si la classe concernée a disputé au moins trois épreuve cotés.
- 5.7.5 Devient champion Suisse de sa classe le suisse le mieux placé au classement final. En cas de classes regroupées, le champion suisse est nommé d'après la meilleure classe de performance.
- 5.7.6 Sont assimilés aux suisses au sens du chiffre 5.7.5 les étrangers domiciliés en Suisse depuis au moins trois ans et qui sont membres de la FSVV/AéCS.

5.8 **Dispositions pénales**

La liste des points de punition (annexe 2) est appliquée. Les points de punition ne doivent pas dépasser le nombre de points atteints à l'épreuve du jour. Dans des cas critiques (dépassement de l'altitude) le pilote et la direction de concours ont le droit resp. l'obligation de présenter ou de faire établir une courbe d'étalonnage.

5.9 **Recours**

Tout participant dispose de deux instances de recours.

- 5.9.1 Dans les 24 heures qui suivent la publication, un classement journalier ou final peut faire l'objet d'un recours présenté par écrit à la direction de concours, qui le transmet au jury. Le requérant paie simultanément à la FSVV un caution de 30 francs. Le jury est tenu de statuer dans les 24 heures et de notifier sa décision au requérant par écrit.
- 5.9.2 Dans les 10 jours qui suivent la communication, une décision du jury peut faire l'objet d'un recours présenté par écrit au secrétariat de la FSVV, qui le transmet à la commission sportive de l'AéCS. Le requérant paie simultanément à l'AéCS la caution prescrite pour un tel recours.
- 5.9.3 Les cautions sont restituées au requérant qui obtient gain de cause.

6. **Responsabilité**

Dans la mesure où la législation le permet, la FSVV décline pour elle-même et pour ses fonctionnaires toute responsabilité aussi bien pour les aéronefs que pour tout autre sinistre.

7. **Dispositions finales**

Le présent règlement est remis avant le CS à tous les concurrents.

Le présent règlement remplace la version du 2000 et entre en vigueur au CS 2003.

En cas de divergence entre la présente traduction française et le texte allemand original, ce dernier fait foi.

Tous les changements sont spécifiés par un trait situé en marge droite de la page.

Annexes à ce règlement:

- Annexe 1: Définition de la ligne de départ, points de virage, ligne d'arrivée
- Annexe 2: Liste des points de punition
- Annexe 3: Liste des backup-logger validés IGC
- Annexe 4: Nombre indexe DAéC