



Les points de virage sont définis par un cylindre d'un rayon de 0,5 km (beer-can). Pour un contournement valide, un loggerfix au moins doit se trouver dans le cylindre, ou la ligne de liaison entre deux fix successifs doit couper le cylindre.

#### 4. Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée, d'une largeur de 1 km (+/- 0,5 km par rapport au point d'arrivée défini), traversant le point d'arrivée, s'étend comme une ligne de terrain. La ligne d'arrivée doit être survolée dans la bonne direction. Horizontalement, aucune tolérance n'existe pour la ligne d'arrivée.

Normalement, la ligne d'arrivée, en fonction de la direction d'approche, doit être choisie de telle sorte qu'un aéronef ayant effectué un atterrissage ordinaire sur l'aérodrome d'arrivée l'ait franchie dans tous les cas (en vol, ou se trouvant déjà au sol). La ligne d'arrivée doit donc être disposée à 50 m au maximum après le début de l'aérodrome (et du dernier point de virage, en fonction de la direction d'approche).

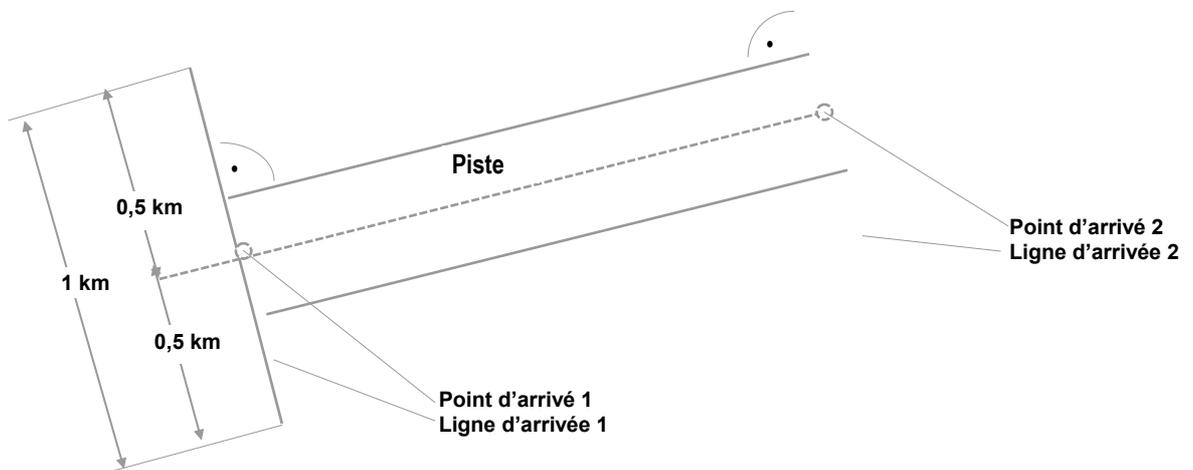
Comme point d'arrivée, on choisira un point sur la ligne médiane de la piste, afin qu'en sus de l'atterrissage direct à gauche ou à droite, un survol convenable puisse aussi être encore effectué.

Si les réalités géographiques requièrent une ligne d'arrivée en-dehors de l'aérodrome, un consentement du Comité de la FSVV est nécessaire. Dans ce cas, la ligne d'arrivée passe par un point d'arrivée de hauteur adéquate (nettement au-dessus de la hauteur du terrain), et perpendiculairement au cap d'approche depuis le dernier point de virage. Un passage en-dessous de la hauteur du point d'arrivée sera sanctionné selon le catalogue des points de pénalisation (Annexe 2), de manière analogue aux violations de l'espace aérien.

Le mesurage du temps est déterminé par les fix juste avant et après le croisement de la ligne d'arrivée. Une interpolation par rapport à la ligne d'arrivée est faite et on arrondit à la seconde.

Pour établir un classement provisoire, la dir. du concours fait un mesurage manuelle de l'heure d'arrivée. En cas de panne technique du logger, ce temps peut servir comme back up. Il peut également être utilisé si le logger ne confirme pas le croisement de la ligne d'arrivée (tolérances) et si la direction du concours le confirme.

Exemple:



## Annexe 2 du règlement CS

### Catalogue des points de punition

Evènement	la 1er fois	cas suivant	punition
		N = No des évènement (incl. 1.)	max.
<b>Fautes au point de virage</b> À l'extérieur du cylindre, R = 0,5 km; à l'intérieur, R = 1 km. À l'extérieur du cylindre R = 1 km	50 point de virage non validé	50 point de virage non validé	
<b>Poids de départ trop élevé</b> Si le poids est plus lourd qu'admis	2 pts/kg	N x 2 pts/kg	
<b>Des informations fausses, trop tard ou manquantes</b> L'heure de départ annoncée plus tard que 30 min. Heure de départ annoncée avec plus de 2 min. de différence par rapport à l'heure réelle Changement du logger sans information à la direction du concours Intervalle du temps logger entre 2 fix > 10 s Déposer les documents de vol plus tard que 45 min. après atter. En cas d'épreuve de vitesse non accomplie ou épreuve e distance: indications fausses ou incomplètes sur les points de virage Ne pas communiquer une vache avant que les dépanneurs partent	avertissement avertissement 25 avertissement Avertissement avertissement 10	(N-1) x 10 25 50 (N-1) x 10 50 (N-1) x 10 N x 10	50 50 50 50 50 50 50
<b>Voler dangereusement</b> Vol dans les nuages Larguer trop tôt ou trop tard Cabrer avant le largage Survol d'approche trop bas (excl . atterrissage direct) Survol d'approche: volte incorrecte Atterrissage: volte incorrecte Atterrissage: fausse direction (excl. Atterrissage direct) Atterrissage intervenu plus tard que les heures légalement admises (définies lors du briefing). Comportement dangereux et agressif en vol, dans la formation serrée.	100 avertissement avertissement avertissement avertissement avertissement disq. ce jour	disq. ce jour (N-1) x 25 disq. ce jour (N-1) x 25 (N-1) x 25 (N-1) x 25 disq. ce jour	disq. disq. disq. disq. disq. disq. disq.
		À l'appréciation de la Direction de concours.	
<b>Violations d'espace aérien</b> Altitude: une tolérance de mesure de 30 m est appliquée. Situation: une tolérance de mesure de 300 m est appliquée.			
Dépasser la limite d'altitude (définie lors du briefing) <100 m	1pt/1m	disq. ce jour	disq.
Dépasser la limite d'altitude (définie lors du briefing) >100 m	disq. ce jour	disq. ce jour	disq.
Violations de l'espace aérienne: altitude < 100 m	1pt/1m	disq. de jour	disq.
Violations de l'espace aérienne: altitude > 100 m	disq. ce jour	disq. ce jour	disq.
Violations de l'espace aérienne: position < 500 m	1pt/5m	disq. ce jour	disq.
Violations de l'espace aérienne: position > 500 m	disq. ce jour	disq. ce jour	disq.
<b>Tricherie et falsification des documents</b> Tricherie et falsification des documents	disq. ce jour	disq.	disq.
<b>D'autres contraventions</b> Profiter d'une aide de la part de tiers et pilotes non concurrents Utiliser un téléphone mobile (natel, handy) pendant le vol Piloter après avoir bu de l'alcool ou sous l'influence de drogues Contrôle de doping positif D'autres contraventions non défini par le présent	disq. ce jour disq. ce jour disq. ce jour	disq. disq. disq. sanction selon FAI/AOS	disq. disq. disq. sanctions selon la dir. de concours

## Annexe 3 du règlement CS

---

### Aperçu des appareils GNS backup reconnus

Pour la documentation de vol, le comité de la FSVV a admis les appareils suivants pour le backup pendant les championnats suisse de vol à voile (CS):

#### Calculateurs montés fix dans les planeurs:

- Filser LX 400, LX 500, LX 4000, LX 5000
- IFISS
- ILEC SN 10
- Peschges VP 6 et VP 9
- Westerboer VW 940
- Zander SR 820 D avec couplage GPS, Zander SR 940 avec couplage GPS

#### Appareils GPS-handheld avec documentation du trajet

- Garmin GPS 12 XL, GPS 38, GPS 40, GPS 45, GPS 89, GPS 90, GPS 95, GPS III Pilot, GPS 195

Sont à observer les faits suivant:

- Les appareils qui n'enregistrent pas l'altitude nécessitent un barographe. Ce sont les appareils suivants: LX 400 et LX 500 ainsi que tous les appareils GPS-handheld.
- Pour les motoplaneurs munis d'un moteur fonctionnant, l'enregistrement de la marche du moteur est obligatoire.
- Les participants sont obligés de mettre à disposition un câble liant leurs logger au PC ainsi que les programmes pour transférer et évaluer les données enregistrées par l'appareil backup.

Cette liste peut être compléter, si des nouveaux appareils backup ont été homologués.

Le transfert des données du système backup doit être exécuté par la dir. du concours. Les disquettes ne sont pas acceptées.

L'intervalle entre les fix ne doit pas dépasser 30 secondes. Le participant assume la responsabilité.

## Annexe 4 du règlement CS

### **NOMBRE INDEXE FSVV**    **Chiffres comparatifs pour la cotation des vols de compétition** **INDEXLISTE SFVS**      **Vergleichszahlen für die Bewertung von Leistungssegelflügen**

Edition 2003 / Ausgabe [L:\SB 1\segelflug\Reglemente\SPORT\GLOBAL\indexliste\_2002.doc]

## **PLANEURS ET MOTOPLANEURS / SEGELFLUGZEUGE UND MOTORSEGLER**

### **CLASSE OUVERTE / OFFENE KLASSE**

eta	132
Nimbus 4; ASW 22 BL/26.5m	128
Nimbus 3/25.5m; ASW 22B/25m; ASH 25/27m; Nimbus 4D	126
Nimbus 3/24.5m; Nimbus 3D; ASW 22/24m; AS 22-2; ASH 25	124
Nimbus 3/22.9m; ASW 22/22m; LS 5	122
SB 10; Glasflügel 604/24m	120
Glasflügel 604	118
ASW 17; Jantar 2/2B; Nimbus 2B/C; FS 29, LAK 12	116
Jantar 19m; Kestrel 19m	114
Duo Discus; D 41; DG 500/22m; DG 505/22m; DG 1000/20m; Stemme S 10; B-13; Mü 27; ASW 12	110
Janus C mit EZ; DG 500/20m; FS 33	108
Janus C ohne EZ; B 12; Calif A 21	106
Janus 18,2m; DG 505 Orion 20m	104

### **CLASSE OUVERTE • CLASSE 18-M / OFFENE KLASSE • 18-M-KLASSE**

SB 14, ASH 26 ; Ventus 2/18m; DG 800/18m; LS 9, LAK 17/18m	120
DG 600/18m; LS 6/17.5m ; LS 6/18m	118
Ventus 17,6m; DG 600/17m	116
Ventus 16.6m; LS 8/18m, LAK 19/18m	114
ASW 20/16.6m; Kestrel 17M; Glasflügel 304/17m, 304 CZ 17,4m	112
DG 200/17m; DG 202/17m; LS 3/17m; DG 400/17m, Mosquito 17m	110
Diamant 18m; BS 1; D 36	108
FK 3; SB 8; DG 1000/18m	106
Mü 26; Diamant 16,5m; Cirrus 18m; DG 500 Orion 18m	104
Cobra 17m; Std. Libelle 17m	102

### **CLASSE COURSE / 15-M-KLASSE** (Flugzeuge in der 15m-Konfiguration)

Ventus 2; ASW 27; DG 800 S, LAK 17	114
Ventus 1; LS 6	112
DG 600; ASW 20; SB 11; FS 32; Glasflügel 304	110
LS 3; DG 200; DG 400; Mini-Nimbus; Mosquito; D 40	108
Speed Astir II; Pik 20 D/E	106
LS 2; Libelle H-301	102

## CLASSE STANDARD / STANDARDKLASSE

LS 8; Discus; ASW 24; ASW 28; SZD 55; SB 13; DG 303; Discus 2, ASW 28, LAK 19	108
LS 4; LS 7; DG 300; Falcon; LS 3 Std.; SB 12; AFH 24, Glasflügel 304 C	106
DG 300 ohne EZ; AK 5; Diamant 15m, Pégase (alle Baureihen)	104

## CLASSE CLUB / CLUBKLASSE

ASW 19; DG 100; DG 101; LS 1f; Hornet; Std. Jantar; Std. Astir; SZD 59; Phöbus B3, Cirrus B; Std. Cirrus 16m; Phöbus C; D 37; SB 7; Elfe 17m; DG 500 Trainer mit EZ; DG 505 Trainer mit EZ	100
ASW 15; Std. Cirrus; Std. Libelle; LS 1-0,c,d; Cobra 15m; ASW 19 Club; DG 100 Club; D 38; DG 500 ohne EZ; DG 505 ohne EZ; FS 31; Twin III/20m; Mü 22 b, Pajino V1/2	98
Astir CS; Astir CS 77; Club Libelle; Salto 15.5m; Elfe S3; Elfe S4; G 103 Twin III; Mistral-C; AFH 22; Phöbus B; SHK; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; VSO-10	96
Twin Astir mit EZ; Astir CS Jeans; FS 25; Elfe ohne EZ; Phöbus A;VSO-10 C	94
Twin Astir Trainer ohne EZ; G 103 Twin II; ASK 21; G 102 Club Astir; ASK 23; Phönix; Carat; Kiwi	92
SZD 51 Junior; Zugvogel III B; Std. Austria SH 1; SF 27B	90
SB 5E; SF 27A; Foka; Zugvogel IIIA; H 101 Salto; SF 30; SF 34 mit EZ; Pik 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ; Std. Austria SH; Geier; ASK 18, MDM-1 FOX	88
Ka 6E; Ka 10; SB 5A-C; SZD 30 Pirat; SIE 3; Std. Austria; SF 34 ohne EZ; Pilatus B4 ohne EZ; Zugvogel I,II,IV; PW 5; Solo L 33; Greif II; Skylark IV	86
Ka 6; SF 26; H 30; SZD 50 Puchacz; Bergfalke IV; IS 28 B2	84
Sagitta; ASK 14	82
Kranich III; LCF II; Weihe 50	80
Ka 8; ASK 13; Bergfalke III; L-Spatz; Blanik; Bocian; L 23 Super Blanik 18.2m	78
Ka 7; Ka 2B; Bergfalke II; L 13 Blanik; L 23 Super Blanik	76
Ka 2; Spatz 13m; AV 36	74
Moswey III	66
Rhönbussard	60
Grunau Baby; Rhönlerche; Specht; Ka 1; Ka 3	54

**Kursiv = vorläufige Einstufung**

**EZ = Einziehfahrwerk**

Keine Indexänderung bei Verwendung von Winglets. Baureihen eines Musters werden, sofern nicht gesondert aufgeführt, mit dem gleichen Index bewertet (z. B. ASW 20 mit 15m Spannweite).

**MOTORSEGLER** (selbststartende und nicht selbststartende), die ein Segelflugzeugmuster als Basis haben, werden mit demselben Index bewertet wie das entsprechende Segelflugzeug.

**MOTOPLANEUR** (capable de décoller seuls ou non) déviant directement d'un planeur ont le même chiffre comparatif que le modèle dont ils découlent.

**WINGLETS** keine Indexänderung bei Verwendung von Winglets. Pas de changement d'index pour l'utilisation des „winglets“.

**NSFW-CLUBKLASSE / NSFW CLASSE CLUB:** Segelflugzeuge mit Index / planeurs avec index ≤ 100

**Die vorliegende Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Für die Einstufung noch nicht aufgeführter Flugzeuge ist beim Vorstand des SFVS Antrag zu stellen.**

**La liste ci-dessus ne prétend pas être exhaustive. Si vous utilisez un planeur qui n'y figure pas encore, il vous faut présenter une demande d'intégration à la comité FSVV.**