

Annexe 1 du règlement CS

Définition de la ligne de départ, cylindre de départ, des points de virage, de la ligne d'arrivée

L'organisateur des CS définit les points de départ, de virage et d'arrivée par une liste des coordonnées polaires. Cette liste est à communiquer aux participants au moins 20 jours avant le début des CS, si possible sous forme électronique (disquette, Internet, etc.)

1. Ligne de départ pour épreuve de type course et de vitesse (épreuves AST et AAT)

La ligne de départ à angle droit du premier point de virage de départ a une longueur de 10 km. Le point de départ est au milieu de cette ligne (voir l'exemple). Un nombre suffisant de lignes de départ est à déterminer pour que les classes puissent partir séparément et que l'on puisse tenir compte de la météo.

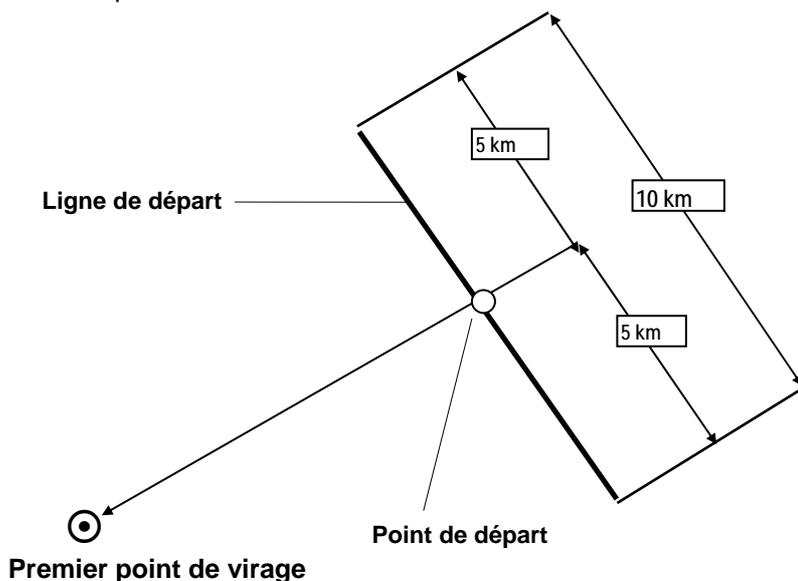
La ligne de départ doit être croisée en direction du premier point de virage. S'il ne peut être prouvé, que le concurrent a eu un envol valable pour sa catégorie après l'autorisation de départ, celui-ci peut tout de même être reconnu, si le pilote était à moins de 500 m de la ligne de départ lors de l'ouverture de l'envol. Pénalités dans la zone limite selon annexe 2. La direction du concours peut limiter l'altitude pour des raisons de sécurité (distance par rapport aux nuages). La ligne de départ est normalement ouverte 15 min. après que le dernier pilote d'une classe a été largué. L'altitude maximale d'envol ne doit alors (mais au moins 2 minutes avant un envol valide) plus être dépassée. Il n'y a aucune tolérance dans la limite du temps.

Lors d'une météo critique, la direction du concours peut renoncer à l'ouverture de la ligne de départ. Si par contre elle a été une fois ouverte, la direction du concours ne peut plus interrompre l'épreuve à l'exception d'événements imprévus, p.ex. lors d'un accident. La direction du concours communique l'ouverture et la fermeture de la ligne de départ par radio.

Le temps entre l'ouverture et la fermeture est indiqué sur la feuille de compétition et ne peut plus être modifié par la direction du concours. Le nombre de départ est illimité. Le dernier départ est validé. Le trajet peut être parcouru deux fois; le meilleur vol compte. Pour les envols intervenus après la fermeture de la ligne, c'est le temps depuis la fermeture qui compte.

L'heure de départ est déterminée par le dernier fix avant et le premier après le croisement de ligne de départ. Une interpolation par rapport à la ligne de départ sera faite. On arrondit sur une seconde.

Exemple:



2. Point de virage pour épreuves AST

Les points de virage sont définis par un cylindre d'un rayon de 0,5 km (beer-can). Pour un contournement valide, un logger fix au moins doit se trouver dans le cylindre, ou la ligne de liaison entre deux fix successifs doit couper le cylindre. Pénalités dans la zone limite selon annexe 2.

3. Zone de points de virage pour épreuves AAT

Les points de virage sont définis par un cylindre (beer can) dont le rayon est défini par la direction du concours. Pour une cotation valide de la zone, un logger fix au moins doit se trouver dans le cylindre, ou la ligne de liaison entre deux fix successifs doit couper le cylindre. Pénalités dans la zone limite selon annexe 2.

4. Ligne d'arrivée épreuves AST et AAT

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 doit être choisie, en fonction de la direction d'approche, de telle sorte qu'un aéronef ayant effectué un atterrissage ordinaire sur l'aérodrome ait en tous les cas survolé ou franchi la ligne d'arrivée en roulant. 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). Là où la ligne d'arrivée est située sur l'aérodrome de concours, un planeur atterrissant sur l'aérodrome de concours sans survoler ni franchir la ligne d'arrivée en roulant, sera considéré comme ayant atteint le but. Le temps d'arrivée validé sera le temps d'arrêt complet de l'engin au sol plus 5 minutes.

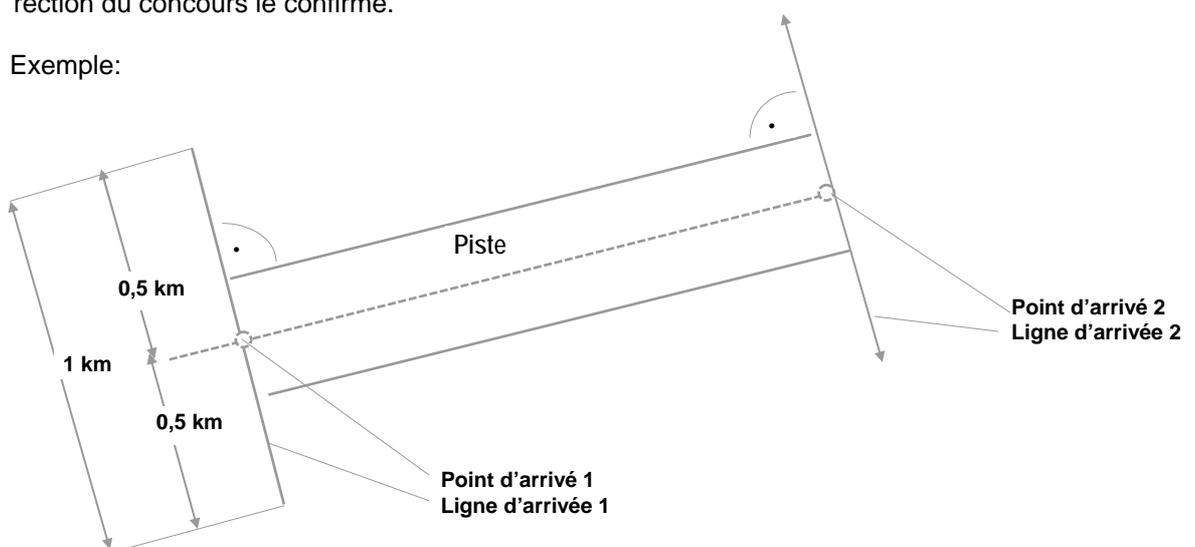
Comme point d'arrivée, on choisira un point sur la ligne médiane de la piste, afin qu'en sus de l'atterrissage direct à gauche ou à droite, un survol convenable puisse aussi être encore effectué. Si les réalités géographiques ou autres requièrent une ligne d'arrivée en-dehors de l'aérodrome, un consentement préalable du Comité de la FSVV est nécessaire.

Dans ce cas, la ligne d'arrivée passe par un point d'arrivée de hauteur adéquate (en général 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. Là où la ligne d'arrivée n'est pas située sur de l'aérodrome de concours, la direction du concours doit demander une autorisation du comité de la FSVV, sur la façon de juger un planeur atterrissant sur l'aérodrome de concours sans survoler ni franchir la ligne d'arrivée en roulant.

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 direction du concours fait un mesurage manuel 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 N = No des évènements (incl. 1.)	punition max.
Fautes au point de virage/zone de point de virage			
Moins de 0.5 km de la limite du cylindre où des zones de point de virage	50	50	50
Plus de 0.5 km de la limite du cylindre où des zones de point de virage	point de virage non validé	point de virage non validé	point de virage non validé
Poids de départ trop élevé			
Si le poids est plus lourd qu'admis	2 pts/kg	N x 2 pts/kg	
Fautes à la ligne de départ			
Entre 0 et 0.5 km de distance de la ligne de départ	50	50	50
Plus de 0.5 km de distance de la ligne de départ	Départ non valable	Départ non valable	Dép. non valable
Des informations fausses, trop tard ou manquantes			
L'heure de départ annoncée plus tard que 30 min.	avertissement	10	25
Heure de départ annoncée avec plus de 2 min. de différence par rapport à l'heure réelle	avertissement	10	25
Changement du logger sans information à la direction du concours	10	20	25
Intervalle du temps logger entre 2 fix > 10 s	avertissement	10	25
Déposer les documents de vol plus tard que 30 min. après atter.	Avertissement	10	25
En cas d'épreuve de vitesse non accomplie, épreuve de type course ou vitesse:			
Indications fausses ou incomplètes sur les points de virage	avertissement	10	25
Ne pas communiquer une vache avant que les dépanneurs partent	avertissement	10	25
Voler dangereusement			
Vol dans les nuages	100	disq. ce jour	disq.
Larguer trop tôt ou trop tard	avertissement	(N-1) x 25	disq.
Cabrer avant le largage	avertissement	disq. ce jour	disq.
Survol d'approche trop bas (excl. atterrissage direct)	avertissement	(N-1) x 25	disq.
Survol d'approche: volte incorrecte	avertissement	(N-1) x 25	disq.
Atterrissage: volte incorrecte	avertissement	(N-1) x 25	disq.
Atterrissage: fausse direction (excl. Atterrissage direct)	avertissement	(N-1) x 25	disq.
Atterrissage intervenu plus tard que les heures légalement admises (définies lors du briefing).			
Comportement dangereux et agressif en vol, dans la formation serrée.	10 pts/min.	disq. ce jour	disq.
	À l'appréciation de la direction du concours.		
Hauteurs définies par la direction du concours			
Altitude: une tolérance de mesure de 10 m est appliquée			
Passage au-dessus/au-Dessous des limites de hauteur: <100 m	1 pt./1m	N pt./1m	disq. ce jour
Passage au-dessus/au-Dessous des limites de hauteur: >100 m	atter. au point	atter. au point	disq. ce jour
Hauteurs d'envol et d'arrivée de précision			
Altitude: une tolérance de mesure de 10 m est appliquée			
Passage au-dessus/au-Dessous des limites de hauteur: <100 m	1 pt./1m	N pt./1m	disq. ce jour
Passage au-dessus/au-Dessous des limites de hauteur: >100 m	Ligne de départ ou ligne d'arriver pas survoler		
Violations de l'espace aérienne			
Attention: en cas de violations de l'espace aérien, la tolérance zéro s'applique (exception faite de la tolérance de mesure)			
Altitude: une tolérance de mesure de 10 m est appliquée			
Position: une tolérance de mesure de 30 m est appliquée			
Violations de l'espace aérienne:	atter. au point	atter. au point	disq. ce jour
Tricherie et falsification des documents			
Tricherie et falsification des documents	disq.	disq.	disq.
D'autres contraventions			
Profiter d'une aide de la part de tiers et pilotes non concurrents	disq. ce jour	disq.	disq.
Utiliser un téléphone mobile (natel, handy) pendant le vol	disq. ce jour	disq.	disq.
Piloter après avoir bu de l'alcool ou sous l'influence de drogues	disq. ce jour	disq.	disq.
Contrôle de doping positif	sanction selon FAI/AOS		
D'autres contraventions non défini par le présent	sanctions selon la direction du concours		

Annexe 3 du règlement CS

Aperçu des appareils GNSS 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 complétée, si de nouveaux appareils backup sont homologués. La direction du concours peut, en cas de nécessité, décider de son propre gré la reconnaissance d'appareils non homologués comme backup, si leurs données techniques correspondent aux appareils de la liste.

Le transfert des données d'un système backup non homologué par la CIVV doit être exécuté par la direction du concours. Les disquettes présentées par les concurrents 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

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

Ausgabe / Edition 2006

SEGELFLUGZEUGE UND MOTORSEGLER / PLANEURS ET MOTOPLANEURS

OFFENE KLASSE / CLASSE OUVERTE

Index

eta	132
Nimbus 4; ASW 22 BL/26.5m; ASH 25 EB 28	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, Antares 20m	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; DG 500/505 22m; DG 1000/20m; Stemme S 10; B-13; Mü 27; ASW 12	110
Janus C mit EZ; DG 500/505 (Orion)20m; FS 33	108
Janus C ohne EZ; B 12; Calif A 21	106
Janus 18,2m; DG 505 Orion 18m	104

18-M-KLASSE / CLASSE 18-M

SB 14, ASH 26 ; Ventus 2/18m; DG 800/18m; LS 9; LAK 17/18m; Antares 18m; LS 10/18m; ASG 29 18m	120
DG 600/18m; LS 6/17.5m ; LS 6/18m; LS 9	118
Ventus 17,6m; DG 600/17m	116
Ventus 16.6m; LS 8/18m; LAK 19/18m; ASW 28-18; Discus 2C/18m	114
ASW 20/16.6m; Kestrel 17M; Glasflügel 304/17m / 304CZ 17.4	112
DG 200/202/17m; 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 B 18.34m; DG 500 Orion 18m	104
Cobra 17m; Std. Libelle 17m	102

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

Ventus 2; ASW 27; DG 800; DG 808; LAK 17, SZD 56; ASG 29 15m; LS 10 15m; Diana 2	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-30	102

STANDARDKLASSE / CLASSE STANDARD

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

CLUBKLASSE / CLASSE CLUB

ASW 19; DG 100/101; LS 1f; Hornet; Std. Jantar; Std. Astir; SZD 59; Phöbus B3, Cirrus B; Std. Cirrus 16m; Cirrus VTC 17.74m; 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, Pajno V1/2; Bee	98
Astir CS; Astir CS 77; Club Libelle; Salto 15m/15.5m; Elfe S3/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; JP 15/36; Silent 2; TST-10 Atlas	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; Bocian; L 23 Super Blanik 18.2m; ASK 16	78
Ka 7; Ka 2B; Bergfalke II; L 13 Blanik; L 23 Super Blanik; Dimona; G 109	76
Ka 2; Spatz 13m; AV 36	74
Moswey III	66
Rhönspërber	62
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.