



# 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	3
5.1. Dispositions	3
5.2. Organisation du concours	4
5.3. Epreuves	4
5.4. Déroulement du concours	4
5.5. Chronométrage et attestations concernant le vol	5
5.6. Cotation	6
5.7. Classement	8
5.8. Dispositions pénales	8
5.9. Recours	8
6. Responsabilité	9
7. Dispositions finales	9

## Annexes:

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

Version allemande approuvée par le comité de la Fédération Suisse de Vol à Voile:  
Olten le 7 décembre 2006.

Toutes les traductions en français sont faites par Monsieur Gaby Rossier

---

## 1. BUT

Les 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 les 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 s'étendent sur 8 jours définis. Sur demande du comité d'organisation le comité FSVV peut faire une exception à cette règle dans des cas spéciaux bien fondés. Les dates des CS ne doivent pas coïncider avec les dates des Championnats Européens et Mondiaux.

2.3 Prendront part aux CS les classes suivantes : "classe ouverte", "classe 18m", "classe standard", ainsi que la "classe course mixte".

2.4 Peuvent aussi participer (au plus de la classe FAI 15m) dans la "classe course mixte" tous les planeurs d'index 112 et plus petits, indépendamment de leur envergure (par exemple Duodiscus, DG500, DG1000 etc.)

2.5 Les CS se font sans l'application d'index (exception: Si deux classes sont rassemblées en une seule)

2.6 Lors des CS, on évitera de rassembler des classes. Si on doit malgré tout le faire pour des raisons de nombre de participants, alors les index seront appliqués. Cette exception doit être autorisée par le comité de la FSVV.

## 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 leur demande 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 maximale 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<sup>e</sup> 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. Ceci nécessite toutefois l'accord du comité de la FSVV. La cotation s'effectue alors avec l'index (annexe 4).

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 de 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 ou par la direction de concours.

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 pour chaque classe d'épreuves par un porte-parole des pilotes, 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 Epreuve de type course (épreuves imposées autour de points de virage fixes, épreuves AST)

L'organisateur donne un nombre de points de virage dans un ordre défini.

Le concurrent effectue l'épreuve en atteignant les points de virage dans l'ordre défini et finalement revient à l'aérodrome de départ (ou ligne d'arrivée).

### 5.3.2 Epreuve de vitesse- zones de virage définies (épreuve AAT)

L'organisateur donne un certain nombre, au maximum 5, de zone de virage dans un ordre défini et fixe une durée d'épreuve (durée minimum fixée).

Les zones de virage sont des disques à définir par un centre et un rayon (en règle générale de 5 à 30 km).

Les informations concernant l'épreuve données aux concurrents doivent contenir les distances suivantes :

- la distance nominale de l'épreuve, soit celle passant par les centres des zones de virage
- les distances minimale et maximale de l'épreuve qui peuvent être atteinte avec ces zones de virage

Les zones de virage devront être dimensionnées suffisamment grosses afin d'offrir la possibilité aux concurrents de corriger leurs vols, et de pouvoir éviter d'achever leurs tâches avant le temps d'épreuve fixé si les conditions devaient permettre une vitesse supérieure aux prévisions.

Le concurrent doit accomplir l'épreuve en passant dans chaque zone et dans l'ordre prescrit puis rejoindra le but (aérodrome de la compétition ou ligne d'arrivée) et sera jugé sur la vitesse obtenue dans le temps (minimum) d'épreuve fixé.

## 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 rangées 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  $\frac{2}{7}$ . Les motopla-

neurs 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

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

#### 5.4.4 Procédure de départ

- La direction 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 l'épreuve, même si aucun départ valable n'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 finish line ou fin du crépuscule civil) le dernier fix avant la fin de la limite de temps compte comme vache, sous réserve des points d'atterrissage „logger“.

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

#### 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 aérien

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 CIVV avec des intervalles entre 2 fix d'un maximum de 10 secondes. Un deuxième logger au maximum est admis comme backup. Celui-ci peut être un appareil homologué CIVV ou un appareil „handheld“ selon la liste de l'annexe 3. 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 dans l'ordre prescrit. Une panne technique du logger pendant le vol est acceptée à condition que l'enregistrement de l'altitude soit ininterrompu (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, ou un support de données informatique contenant les données du vol s'il s'agit d'une installation fixe dans le planeur, doivent être déposés chez l'organisateur au maximum 30 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, ou un support de données informatique contenant les données du vol s'il s'agit d'une installation fixe dans le planeur, tout comme les autres 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. Le logger de backup ne doit être déposé que sur demande de la direction de concours.

### 5.6.2 Cotation de la distance

#### 5.6.2.1 Vache en cas d'épreuve de type course

La distance est définie par l'addition des branches théoriquement parcourues et de la branche partiellement parcourue. De cette somme est soustraite la distance du point d'atterrissage logger, ou du lieu de sortie du moteur, ou du 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 Epreuve de vitesse

- Si le concurrent atteint le but en ayant passé dans chaque zone de virage et dans l'ordre prescrit, la distance cotée sera la distance totale parcourue.
- La distance sera dans tous les cas la distance la meilleure possible en tenant compte de toutes les positions enregistrées dans la trace GPS du logger

Le point suivant n'est pas dans le règlement allemand mais donne une explication supplémentaire en accord avec le code sportif de la FAI :

- La distance cotée pour la calculation des points de distance sera égale à la plus grande distance du jour pour autant que le concurrent en ait parcouru les 2/3. En dessous de ces 2/3, les points de distances seront proportionnels à la distance divisée par ces 2/3.

#### 5.6.2.3 Vache en cas d'épreuve de vitesse

- Si le concurrent vache sur la dernière branche le menant à l'arrivée, la distance cotée sera la somme de la distance qu'il aurait parcourue jusqu'au but, moins la distance entre la vache et le but. Si la distance obtenue pour la dernière branche ainsi calculée devenait négative, alors on coterait zéro pour cette branche.
- Si le concurrent vache sur une autre branche, la distance cotée sera celle qui aurait été effectuée jusqu'au point le plus proche de la prochaine zone par rapport à la vache, moins la distance entre ce point et la vache. Si la distance obtenue pour la dernière branche ainsi calculée devenait négative, alors on coterait zéro pour cette branche.

### 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 Cotation de la vitesse lors d'épreuve de vitesse (AAT)

La vitesse cotée est le rapport entre la distance et le plus long temps entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée, ou du temps fixé pour l'épreuve.

#### 5.6.5 Précision du mesurage

La distance est calculée sur la base de la documentation logger homologuée par CIVV ou d'après les coordonnées polaires des points de départ, de virage et d'arrivée. Le temps est calculé à une seconde près (arrondi). (Calcul selon 5.6.3.)

#### 5.6.6 Points du jour

Ces points se calculent selon la formule de cotation CS.

#### 5.6.7 Arrondissement

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

#### 5.6.8 Formule de cotation des CS

##### 5.6.8.1 Paramètres journaliers

Le nombre maximum de points pour l'épreuve "**Pm**" (en tenant compte de l'éventuel facteur journalier) les points attribués aux pilotes seront calculés par classe et par épreuve de la manière suivante :

$P_m =$  la plus petite valeur de 1000, ou  $(5 \times D_o) - 250$ , ou  $(400 \times T_o) - 200$

$F =$  le plus petit de 1 et  $(1,25 \times n_1/N)$

$P_{vm} = 2/3 (n_2/N) \times P_m$

$P_{dm} = P_m - P_{vm}$

##### 5.6.8.2 Points du concurrent

Pour ceux qui ont achevé l'épreuve:

-  $P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$

-  $P_d = P_{dm}$

A l'exception de, si  $V_h < 2/3 V_o$ , alors  $P_v = 0$

Excepté aussi si lors d'épreuve de vitesse

Lorsque  $D_h < 2/3 D_o$ , alors  $P_d = P_{dm} \times D_c / (2/3 D_o)$

Pour ceux qui n'ont pas terminé l'épreuve (vache)

-  $P_v = 0$

-  $P_d = P_{dm} \times (D_c / D_o)$

**S = F x (Pv + Pd)**

##### 5.6.8.3 Journée de compétition

Les paramètres utilisés pour chaque journée de compétition sont:

$D_t =$  Distance de l'épreuve donnée lors du briefing (seulement pour information)

$T_d =$  Temps d'épreuve fixé, donné lors du briefing (épreuve type course  $T_d=0$ )

$D_m =$  Distance minimale indexée pour valider une épreuve (CS = 100 km)

$n_1 =$  Nombre de concurrents qui ont atteint au moins  $D_m$

$n_2 =$  Nombre de concurrents ayant terminé l'épreuve avec au moins les 2/3 de la plus grande vitesse indexée ( $V_h$ )

$N =$  Nombre de concurrents avec un départ valable pour l'épreuve du jour

$H_o =$  Plus grand indexe de la classe

$D_o =$  Plus grande distance corrigée du jour ( $D_c$ )

$V_o =$  Plus grande vitesse indexée d'un concurrent ayant terminé l'épreuve ( $V_h$ )

$T_o =$  Temps côté(T) du concurrent ayant terminé l'épreuve avec  $V_h = V_o$

$P_m =$  Nombre de points maximum du jour, à corriger avec le facteur journalier

- Pdm = Nombre de points de distance maximum du jour  
Pvm = Nombre de points de vitesse maximum du jour  
F = Facteur journalier

#### 5.6.8.4 Concurrents

Les paramètres qui sont utilisés pour la cotation de tous les concurrents sont:

- D = Distance du concurrent  
H = Index du concurrent si les index sont appliqués, sinon H = 1  
Dh = Distance indexée du concurrent =  $D \times H_0 / H$   
T = Temps d'épreuve d'un concurrent ayant terminé l'épreuve. Le plus grand du temps effectif ou du temps d'épreuve fixé (Tc)  
Dc = Distance corrigée du concurrent = Dh  
Pd = Points de distance du concurrent  
V = Vitesse cotée d'un concurrent ayant terminé l'épreuve =  $D / T$   
Vh = Vitesse indexée d'un concurrent ayant terminé l'épreuve =  $Dh / T$   
Pv = Points de vitesse d'un concurrent ayant terminé l'épreuve  
S = Points pour l'épreuve du jour pour le concurrent

#### 5.6.8.5 Performance minimale pour une épreuve valide

Pour valider une épreuve,  $\frac{1}{4}$  des pilotes ayant décollé doivent atteindre par classe 100 km (en tenant compte de l'index).

#### 5.6.8.6 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 provisoires (preliminary results) 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 jour.
- 5.7.3 Un classement final n'est établi que si la classe concernée a disputé au moins une épreuve cotée.
- 5.7.4 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.
- 5.7.5 Sont assimilés aux Suisses au sens du chiffre 5.7.4 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 respectivement 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 14 heures (le dernier jour dans les 2 heures) qui suivent la publication, un classement inofficiel journalier ou final (les deux «unofficial» 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 une caution de 30 francs. Le jury est tenu de statuer dans les 24 heures et de notifier sa décision au requérant par écrit. Concernant les règles sur lesquelles sont basées ses décisions, le jury se réfère au FAI Jury Members Handbook

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, organes, mandataires et/ou auxiliaires toute responsabilité pour tous sinistres, spécialement pour les dommages corporels, matériels et financiers.

## 7. Dispositions finales

Le présent règlement remplace la version de 2005 et entre en vigueur le 1er janvier 2007.

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: Liste des indexes FSVV (DAéC)