

### 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 RT 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.

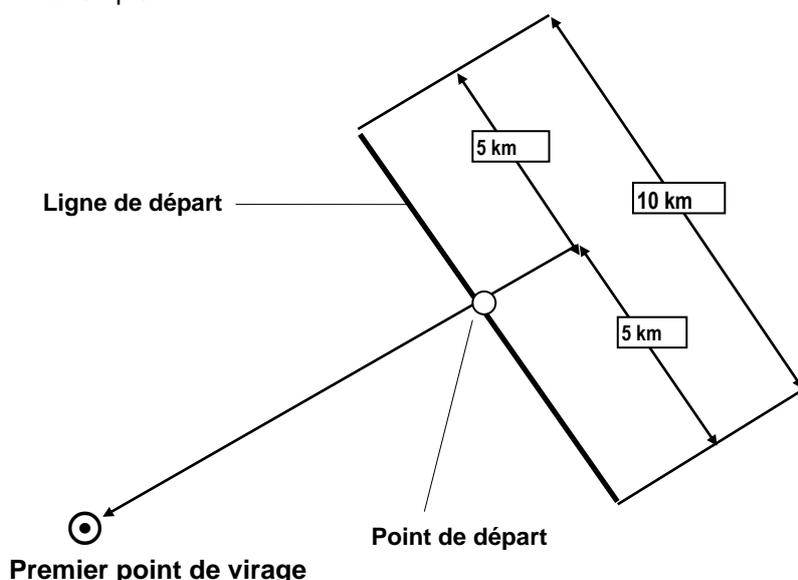
La ligne de départ doit être passée dans la direction prescrite. S'il ne peut être prouvé, que le concurrent a eu un envol valable pour sa catégorie après l'autorisation de départ, celui-ci peut tout de même être reconnu, si le pilote était à moins de 500 m de la ligne de départ lors de l'ouverture de 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 est compétente pour renoncer à l'ouverture de la ligne de départ ou la retarder. Par contre une fois qu'elle a été 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. Points de virage pour épreuves RT

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 RT 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 direction prescrite. Horizontalement, aucune tolérance n'existe pour la ligne d'arrivée.

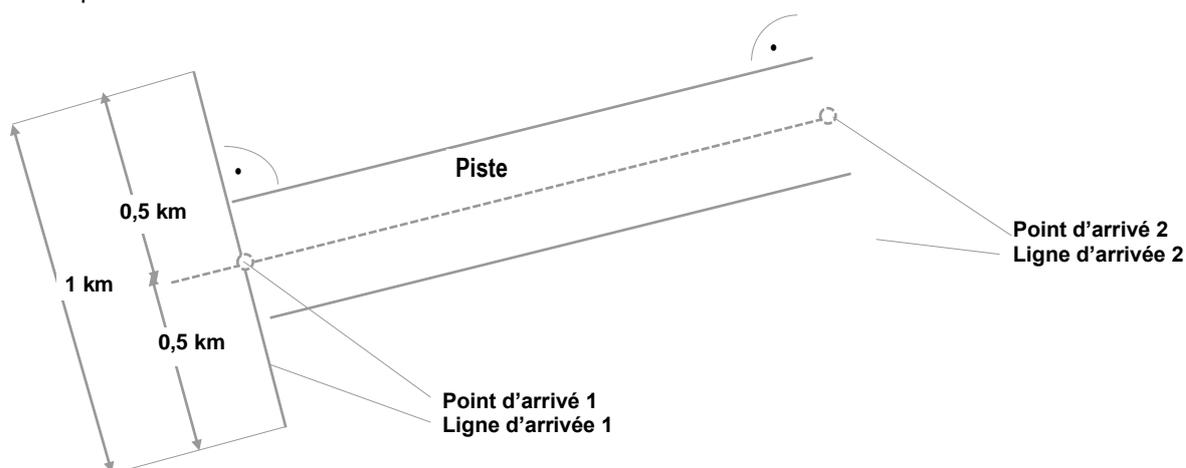
Normalement, la ligne d'arrivée doit être choisie, en fonction de la direction d'approche, de telle sorte qu'un aéronef ayant effectué un atterrissage ordinaire sur l'aérodrome ait en tous les cas survolé ou franchi la ligne d'arrivée en roulant. La ligne d'arrivée doit donc être disposée à 50 m au maximum 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.

Au lieu d'une ligne d'arrivée à l'extérieur de l'aérodrome, il est aussi possible de recourir à un cercle d'arrivée (autour de l'aérodrome d'arrivée), avec une certaine hauteur. Le rayon du cercle d'arrivée et sa hauteur doivent être autorisés par le Comité de la FSVV. Un passage en dessous de la hauteur du point d'arrivée sera sanctionné selon le catalogue des points de pénalisation (Annexe 2). 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.

La mesure du temps est déterminée 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.

Exemple:



## Annexe 2 du règlement CS

### Catalogue des points de punition

Evènement	la 1er fois	cas suivant N = No des évènement (incl. 1.)	punition max.
<b>Fautes au point de virage/zone de point de virage</b>			
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
<b>Poids de départ trop élevé</b>			
Si le poids est plus lourd qu'admis	2 pts/kg	N x 2 pts/kg	
<b>Fautes à la ligne de départ</b>			
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
<b>Des informations fausses, trop tard ou manquantes</b>			
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 45 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
<b>Voler dangereusement</b>			
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 de ligne d'arrivée trop bas (excl. atterrissage direct) ligne d'arrivée sur le sol	avertissement	(N-1) x 25	disq.
Survol de ligne d'arrivée: 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).	10 pts/min.	disq. ce jour	disq.
Comportement dangereux et agressif en vol, dans la formation serrée.		À l'appréciation de la direction du concours.	
<b>Hauteurs définies par la direction du concours</b>			
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
<b>Hauteurs d'envol et d'arrivée de précision</b>			
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		
<b>Violations de l'espace aérienne</b>			
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
<b>Tricherie et falsification des documents</b>			
Tricherie et falsification des documents	disq.	disq.	disq.
<b>D'autres contraventions</b>			
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	

### Disposition sur les espaces aériens

L'espace aérien suisse pour une compétition de vol à voile sera toujours plus restreint. C'est la raison pour laquelle il est donné des possibilités d'utiliser certains espaces en dérogation aux règles internationales.

#### Bases

La direction de concours publie par écrit, lors du briefing, la liste des espaces aériens utilisables pour la journée (sur la feuille de l'épreuve du jour ou sur une feuille séparée). Les conditions d'utilisations, selon les publications officielles de ces espaces aériens, seront respectées par tous les concurrents. Les pilotes en portent la responsabilité.

La direction de concours et les concurrents doivent être conscients qu'en cas d'entrave notable pour un concurrent dans une ou plusieurs classes, la journée pourrait devoir être annulée. L'entrave devra être documentée sous forme écrite par le concurrent.

#### TSA pour planeurs

Les TSA actives pour planeurs des TMA de Genève et Zürich sont utilisables librement. L'activation se fait normalement par les aérodromes compétents.

Procédures radio :

- Ecoute sur les ATIS/INFO vol à voile
- Ecoute sur la fréquence prescrite dans les TSAs

#### Espaces aérien militaires HX (CTR BUO, CTR & TMA DÜB, EMM, MEI, PAY)

Les espaces aériens militaires HX sont le plus souvent disponibles les week-ends et jour fériés. La direction de concours vérifie le dernier jour ouvrable avant ces week-ends/jours fériés, les activités militaires prévues. S'il n'y en a aucune, les espaces aériens peuvent être utilisés librement.

Procédures radio :

- Appel sur la fréquence prescrite
- Rester à l'écoute dans les espaces HX

#### CTR militaires avec le statut MIL ON/OFF (ALP)

Les CTR militaires avec le statut MIL ON/OFF sont utilisables librement en dehors des heures de service de vol militaire. Les exceptions sont publiées par NOTAM.

Pas de procédures radio particulières.

#### TMA militaires temporaires (ALP, BUO, LOC, SIO)

Les TMA militaires sont publiées par DABS et NOTAM et sont librement utilisables en dehors des périodes d'activité.

Pas de procédures radio particulières.

#### CTR du lieu de déroulement des championnats

Si l'aéroport où se déroulent les championnats se situe lui-même dans une CTR, alors la direction de concours fixera, en accord avec la sécurité de vol locale, les procédures de décollage et d'atterrissage, tout comme celles des passages de lignes de départs et d'arrivées.

Procédures radio:

- selon accord spécifique avec la sécurité de vol locale.

#### Autres espaces aérien contrôlés (p.e. CTR les Eplatures)

Les espaces aériens, dans lesquelles on peut compter avec une forte probabilité sur une autorisation de traverser, peuvent être libérés dans certains cas par la direction de concours

Procédures radio :

- obtenir l'autorisation de l'instance compétente ou selon procédure spécifique définie par la direction de concours

## Ausgabe / Edition 2012

Segelflugzeug- und Motorseglermuster	Index	Segelflugzeug- und Motorseglermuster noch Klubklasse	Index
<b>Offene Klasse</b>			
Eta; NimEta; EB 29 .....	125	Mü 22b .....	95
Nimbus 4 / 4M / 4T; ASW 22BL / BLE; EB 28 .....	124	Astir CS Top; Elfe ohne EZ; Phöbus A; Silent 2; TST-10 Atlas / M; VSO-10 C.....	94
ASH 25 / E / M ≥ 26m; ASH 25 EB 28; ASW 22 B / BE; Nimbus 4D / M / T .....	123	Apis WR; Astir CS Jeans; Carat .....	93
ASH 25 / E / M; LAK 20T 26m; Nimbus 3 / M / T 25,5m.....	122	ASK 23; fs 25; Kiwi; Phönix .....	92
AS 22-2; ASH 31 / Mi 21m; ASW 22 / E 24m; Nimbus 3 / T 24,5m.....	121	G 102 Club Astir .....	91
Antares 20m; LAK 20T 23m; LF 20 20m; Nimbus 3D / M / T.....	120	Std. Austria SH1; SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb .....	90
ASW 22 22m; Nimbus 3 22,9m.....	119	ASK 18; Foka; Geier; H 101 Salto; PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ; SB 5 e; SF 27 B; Std. Austria SH; Zugvogel III a.....	88
Glasflügel 604/24m; LS 5; SB 10 .....	118	Greif II; M-25; Pilatus B4 ohne EZ; SB 5 a / b / c; SF 27 A / MA; SF 30; SIE 3; Solo L 33; Std. Austria; SZD 30 Pirat; VT-16 Orlic; VT-116 Orlic 2; Zugvogel I / II / IV.....	86
ASW 17 .....	115	Ka 6 E; Ka 10; PW 5 .....	85
Glasflügel 604; Kestrel 22m; LAK 12; Nimbus 2 / b / c / M; Kestrel .....	114	Alpin / T; H 30; Lambada UFM-15; Silent AE-1 / pure; Silent Club / pure .....	84
Jantar 2 / b.....	113	SF 26 .....	83
Jantar 19m; Kestrel 19m.....	112	ASK 14; Ka 6; Lambada UFM-13; SZD 22 Mucha Std. ; Sagitta; SFS 31 .....	82
ASW 12; DG 500+505 / M 22m; Stemme S 10 / VT.....	110	Duo Banjo; Mucha; LCF II; Weihe 50 .....	80
B 13 .....	109	L-Spatz; Lunak LF 107 .....	78
Mü 27 .....	106	Swift S-1 .....	77
<b>18m Klasse</b>			
ASG 29 18m; JS 1 Relevation; Ventus 2cxa 18m .....	119	Banjo; Ka 8; Minimoa .....	76
Antares 18S / T; ASH 31 Mi 18m; DG 800/808 18m; HPH 304 / S Shark; LF20 18m; LS 10 18m; SB 14; Ventus 2c / M / T 18m .....	118	AV 36; RF 4; Spatz 13m .....	74
ASH 26 / E; LAK 17 18m; LS 6 18m; LS 9.....	117	Piccolo.....	68
DG 600 / M 18m; LS 6 17,5m .....	116	Rhönsperber.....	62
Ventus / bT / cM / cT 17,6m .....	115	Rhönbussard .....	60
ASW 28 / E 18m; Discus 2 / T 18m; LAK 19 18m; LS 8 / T 18m .....	114	Grunau Baby; Ka 1 / 3 / 4 .....	54
DG 600 / M 17m; Ventus / bT 16,6m.....	113	<b>Doppelsitzer Klasse</b>	
ASW 20 16,6m; Glasflügel 304 17m; Glasflügel 304CZ 17,4 m .....	112	Arcus / E / M / T.....	114
ASW 20 Top 16,6m; Kestrel 17m .....	110	LS 11; Duo Discus XL .....	111
DG 200 17m; DG 400 17m; LS 3 17m; Mosquito 17m.....	109	DG 1000 20m; Duo Discus / T .....	110
BS 1; D 36; Diamant 18m.....	108	fs 33.....	109
Cobra 17m; Std. Libelle 17m.....	100	Calif A 21 / -SJ; Janus C / CM / CT mit EZ .....	108
<b>15m Klasse</b>			
Diana 2; LAK 17 15m; LS 10 15m; Ventus 2 / ax; Ventus 2 cM / cT 15m .....	114	B 12; DG 1000 18m; Janus C / CM / CT ohne EZ.....	106
ASG 29; ASW 27; DG 800/808 15m .....	113	DG 500 / M 20m; DG 505 / M 20m; DG 505 M Orion 20m .....	104
SZD 56 Diana .....	112	Janus 18,2m .....	102
LS 6 .....	111	DG 500/505 Trainer mit EZ; DG 505 6 Orion .....	100
ASW 20; DG 600 / M; Glasflügel 304 / CZ; Ventus 1; Ventus b / bT / cM 15m.....	110	fs 31; Taurus; Twin III 20m .....	99
ASW 20 Top; SB 11; fs 32 .....	108	AFH 22; DG 500/505 Trainer ohne EZ, Silence E 75.....	98
DG 200; DG 400; LS 3 / a; Mini Nimbus; Mosquito .....	107	Twin III .....	97
D 40 .....	106	G 103 Twin III / SL.....	95
Speed Astir II .....	105	Twin Astir mit EZ .....	94
Pik 20B .....	102	ASK 21 / Mi; G 103 Twin II; Twin Astir Trainer ohne EZ.....	92
LS 2 .....	100	SF 34 mit EZ .....	87
<b>Standardklasse</b>			
ASW 28; Discus 2 / a / T; LAK 19 15m; LS 8 .....	108	PW 6; SF 34 ohne EZ .....	86
AK 8; ASW 24 / E; Discus / bM / bT; Genesis; LS 7 WL.....	107	SZD 50 Puchacz; IS 28 B2 .....	84
<b>Standard-/Klubklasse</b>			
LS 7; SZD 55 .....	106	Bergfalke IV; Condor IV; Kranich III; L23 Super Blanik 18,2 m .....	80
DG 300 WL; DG 303; LS 4 WL .....	105	ASK 13 .....	79
AFH 24; DG 300; Glasflügel 304C; LS 4 .....	104	Ka 2 B; Ka 7; L13 Blanik; L23 Super Blanik; Pipistrel Sinus; RF 10; RF 5 B; SF 28A .....	78
<b>Klubklasse</b>			
PIK 20 D / E.....	104	ASK 16; Bergfalke III; Bocian; IS 28 M; Ka 2; Kranich II; SZD-45 A .....	76
Falkon; LS 3 Std.; SB 12 .....	103	Puchatek .....	75
AK 5; Cirrus B 18,34m; DG 300 ohne EZ; Pegase .....	102	Bergfalke II; RF 5; SF-25 E .....	74
Hornet WL; SZD 59 WL.....	101	G 109B; MDM-1 Fox .....	72
ASW 19; Cirrus / VTC 17,74m; D 37; Delphin I; DG 100; Elfe 17m; H 301; Hornet; LS 1 e / f; Phöbus B 3 / C; SB 7; Std. Astir; Std. Cirrus 16m; Std. Cirrus WL; Std. Jantar; SZD 59 .....	100	Taifun 17E .....	70
Std. Cirrus.....	99	Dimona; G109; H-36 Dimona; HK-36 Super Dimona .....	68
Apis 2 / M 15m / MCs; ASW 19 Club; Bee; Cobra 15; DG 100 Club; LS 1-0 / c / d; Pajno V1/2; Std. Cirrus Top; Std. Libelle .....	98	Samburo Av68-R; SF-25C (2000); SF-25C-S Falke 76 .....	67
ASW 15; D 38.....	97	SF 25B Falke.....	65
Astir CS / 77; Club Libelle; Elfe S3 / S4; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; Mistral C; Phöbus B; Salto 15,5m; SHK; VSO-10 .....	96	Rhönlerche; Specht .....	54

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

Diese Index-Liste des DAeC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Seltene Flugzeuge sind hier nicht aufgeführt, werden aber in der Online-Wertung entsprechend berücksichtigt.

Für die Einteilung noch nicht aufgeführter Flugzeuge ist beim DAeC ein Antrag mit technischen Unterlagen über das Flugzeug an das Referat Segelflug zu stellen.

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.