

ANNEXE 1 du règlement CS

DEFINITION DE LA LIGNE DE DEPART, CYLINDRE DE DEPART, DES POINTS DE VIRAGE, DE LA LIGNE D'ARRIVEE

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

1. Ligne de départ pour les épreuves de type course et de vitesse (épreuves RT et AAT)

La ligne de départ passe par le point de départ, est perpendiculaire à la direction de départ et a une longueur de 10 km (+/- 5 Km depuis le point de départ déterminé). Un nombre suffisant de lignes de départ est à prévoir pour que toutes les classes puissent partir séparément et que l'on puisse tenir compte de la météo.

La ligne de départ doit être franchie dans la direction prescrite. S'il ne peut être prouvé, que le concurrent a eu un envol valable après l'autorisation de départ pour sa classe, 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. Points de sanction dans la zone limite selon l'annexe 2. La direction de concours peut limiter l'altitude de départ pour des raisons de sécurité (Hauteur des nuages).

La ligne de départ ne peut pas être franchie à plus de 150 km/h (GPS Groundspeed). Le dernier „fixe“ avant et le premier „fixe“ après la ligne seront utilisés pour l'interpolation. Points de sanction selon l'annexe 2.

Il n'y a aucune tolérance de temps!

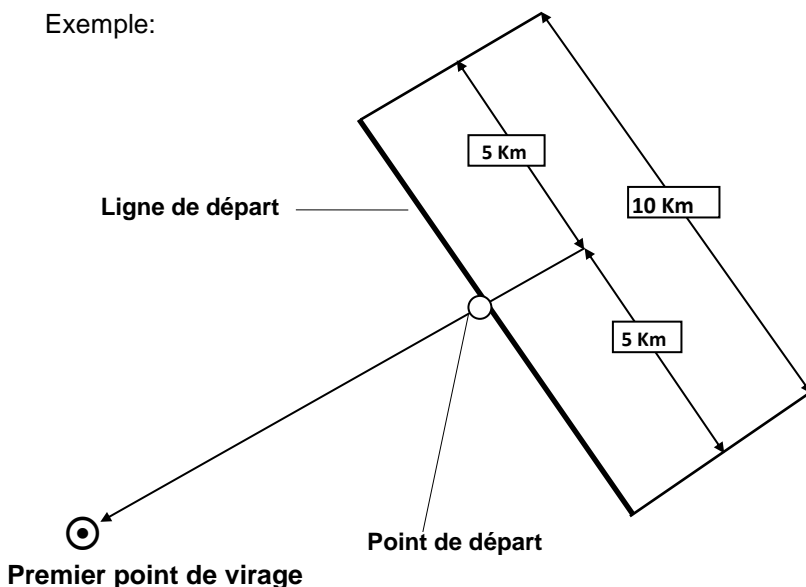
La ligne de départ est normalement ouverte au plus tôt 15 min. après le largage du dernier pilote d'une classe.

Lors d'une météo critique, la direction de 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 de concours ne peut plus interrompre l'épreuve à l'exception d'évènements imprévus, p.ex. lors d'un accident. La direction de concours communique l'ouverture ainsi que 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 de concours. Le nombre de départ est illimité. Le dernier départ correct sera validé pour l'épreuve. Le trajet peut être volé deux fois, mais seul le meilleur vol compte. Pour les envols faits après la fermeture de la ligne, c'est le temps depuis la fermeture qui compte.

Pour déterminer l'heure de départ le dernier „fixe“ avant et le premier „fixe“ après la ligne seront utilisés pour l'interpolation. On arrondit à une seconde près.

Exemple:



2. Points de virage pour épreuves RT

Les points de virages sont définis par un cylindre (beer-can) de rayon 0,5Km. Pour un contournement valide, un logger „fixe“ au moins doit se trouver dans le cylindre ou la ligne de liaison entre deux „fixes“ consécutifs doit couper le cylindre. Points de sanction dans la zone limite selon l'annexe 2.

3. Zones 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 de concours. Pour une cotation valide de la zone, un logger „fixe“ au moins doit se trouver dans le cylindre ou la ligne de liaison entre deux „fixes“ consécutifs doit couper le cylindre. Points de sanction dans la zone limite selon l'annexe 2.

4. Ligne d'arrivée pour épreuves RT et AAT

La ligne d'arrivée passe par le point d'arrivée s'étend comme une ligne de terrain et a une largeur de 1 Km (+/- 0,5 Km par rapport au point d'arrivée déterminé).

La ligne d'arrivée doit être franchie dans la direction prescrite. Horizontalement, aucune tolérance n'existe pour la ligne d'arrivée.

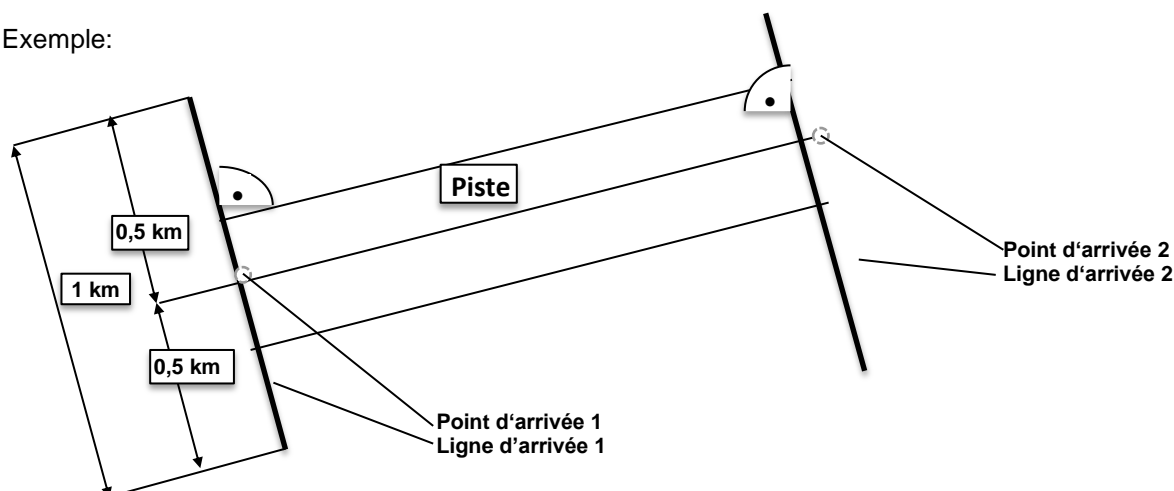
Normalement, la ligne d'arrivée doit être choisie, en fonction de la direction d'approche, de telle sorte qu'un aéronef ayant effectué un atterrissage ordinaire sur l'aérodrome ait en tous les cas survolé ou franchi la ligne d'arrivée en roulant. La ligne d'arrivée doit donc être disposée à 50 m au maximum après le début de l'aérodrome (en fonction de la direction d'approche depuis le dernier point de virage). Si la ligne d'arrivée est située sur l'aérodrome de concours, alors un planeur atterrissant sur l'aérodrome de concours ne survolant pas ou ne franchissant pas 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 avec une 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, un cercle d'arrivée d'au moins 3 Km de rayon (autour de l'aérodrome d'arrivée) et avec une certaine hauteur peut aussi être utilisé. 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 ou cercle d'arrivée sera sanctionné selon le catalogue des points de sanction (Annexe 2). Si la ligne d'arrivée n'est pas située sur de l'aérodrome de concours, la direction de concours devra s'enquérir lors de la demande d'autorisation au comité de la FSVV, de la façon de juger les planeurs atterrissant sur l'aérodrome de concours sans avoir survolé ni franchi la ligne d'arrivée en roulant.

Pour la mesure du temps, le dernier „fixe“ avant et le premier „fixe“ après le survol seront utilisés pour l'interpolation. On arrondit à une seconde près.

Exemple:



Approuvé et mis en vigueur par le Comité FSVV: Olten, le 22 septembre 2015
La version allemande fait foi. Traduction: Gaby Rossier/CP