

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE GASCOGNE  
DE VOL A VOILE  
&  
CHAMPIONAT INTER-REGIONAL  
AQUITAINE MIDI-PYRENEES  
**2005**

AERODROME DE NOGARO – GERS – 1<sup>ER</sup> AU 8 MAI 2005

## REGLEMENT PARTICULIER

*Etabli conformément au schéma des procédures locales du règlement des compétitions fédérales*

Le règlement applicable pour cette compétition est le règlement des compétitions fédérales édité par la Fédération Française de Vol à Voile amendé par le présent règlement particulier approuvé par le président de la commission sportive.

Règlement des compétitions fédérales - Repère 4.1 - NP n° 024/04 – Édition du 15/11/2004

<http://www.ffvv.org/notes-fede/pdf/4.1.pdf>

*Édition du 27 avril 2005*

## 1. COMPETITION

### Grand Prix international de Gascogne de vol à voile Championnat inter-régional Aquitaine Midi-Pyrénées Aérodrome de Nogaro, Gers, France (LFCN)

Inscrit au calendrier officiel de la Fédération Aéronautique Internationale (compétition de catégorie 2) et à celui de la Fédération française de vol à voile (compétition sélective pour les championnats de France).  
*Attention, ce n'est pas une compétition qualificative pour les « World Sailplane Grand Prix » de la FAI/IGC.*

Aéro-Club du Bas-Armagnac                      Tel :        +33 (0) 562 088 082  
Aérodrome, BP 17,                                      Fax :        +33 (0) 562 690 950  
32 110 Nogaro    E-mail :    [grandprixdegascogne@free.fr](mailto:grandprixdegascogne@free.fr)  
Site web de la compétition : <http://grandprixdegascogne.free.fr>

## 2. CALENDRIER

- 2.1. Clôture des inscriptions.....30 avril 2005
- 2.2. Entraînement ..... libre du 23 au 27 avril, dirigé du 28 au 29 avril officiel le 30 avril 2005
- 2.3. Accueil des compétiteurs (vérification des documents de vol). .....à partir du 29 avril 2005
- 2.4. Briefing général de la compétition .....30 avril 2005 (19 h)
- 2.5. Pot d'accueil .....30 avril 2005 (19h30)
- 2.6. Première épreuve .....1 mai 2005
- 2.7. Dernière épreuve .....7 mai 2005 si plus de 3 épreuves ont été réalisées sinon 8 mai 2005
- 2.8. Repas de clôture ..... 7 mai 2005 (21 h)
- 2.9. Remise des prix.....8 mai 2005 (11 h ou 19h en fonction de la dernière épreuve)

## 3. NOM ET FONCTIONS DES ORGANISATEURS

- 3.1. Directeur de la compétition .....André Malibos
- 3.2. Directeur des vols.....Philippe Cabanacq
- 3.3. Responsable du choix des épreuves, météo.....Denis Flament
- 3.4. Représentant fédéral ou régional..... Anthony Roe
- 3.5. Mouvements au sol.....Michel Riera
- 3.6. Responsable sponsors, presse et relations publiques.....Christophe Delort d'Exéa

## 4. GENERALITES

- 4.1. Inscription :
  - 4.1.1. Tous les planeurs sont admis, motorisés compris. Ils sont répartis dans deux classes : club et libre.
  - 4.1.2. Dans tout planeur biplace, le commandant de bord doit obligatoirement rester le même durant toute la compétition. Le passager peut éventuellement changer chaque jour.
  - 4.1.3. Le Championnat inter-régional se déroule au sein du Grand prix international de Gascogne et comprend les pilotes licenciés dans un club d'Aquitaine ou de Midi-Pyrénées.
  - 4.1.4. Le montant total des droits d'inscription doit être joint au formulaire d'inscription.
  - 4.1.5. Les inscriptions sont acceptées dans l'ordre d'arrivée et dans la limite des places disponibles. Les pilotes suivants sont placés en liste d'attente. L'organisation se réserve le droit de refuser une inscription sans avoir à en motiver les raisons.

- 4.1.6. Les concurrents devront présenter les documents suivants :
  - 4.1.6.1. La licence du pilote
  - 4.1.6.2. La licence FFVV (qui pourra être prise sur place).
  - 4.1.6.3. L'assurance responsabilité civile valable pour le survol du territoire français.
  - 4.1.6.4. Le CDN ou le laissez-passer du planeur.
  - 4.1.6.5. Les types et numéros des GNSS (principal et secours).
- 4.2. Classement : au kilomètre.
- 4.3. Epreuves : de circuit à handicap, de vitesse sur secteurs, ou de distance sur secteur
- 4.4. Ligne de départ du type arc de cercle, avec départ régaté,
- 4.5. Handicaps IGC en vigueur (liste en annexe).
- 4.6. Masse maximale admise : selon règlement fédéral, avec autorisation de ballastage pour les deux classes.
- 4.7. Types d'enregistreur admis : tout logger, calculateur de vol et/ou gps grand public enregistrant l'altitude. Chaque concurrent devant apporter un cordon de déloggage. L'altitude peut être fournie en secours par un barographe étalonné, l'altitude maximale sur l'ensemble du vol étant l'altitude inférieure de la zone la plus basse sur l'ensemble du circuit. Chaque concurrent apportera son ou ses logger(s) à l'organisation avant tout vol pour contrôle du nom du pilote et du numéro de concours.
- 4.8. Equipements supplémentaires requis ou interdits (le cas échéant) : sans objet.
- 4.9. Liste des points de virage : figure sur le site de John Leibacher <http://soaring.aerobatics.ws/TP/Nogaro/>, dans leur dernière version à jour au moment du concours (voir annexe)
- 4.10. sans objet.
- 4.11. Les points de report seront définis au briefing.
- 4.12. Divergence par rapport aux épreuves standard : voir à la section 7 ci-dessous.
- 4.13. Droits d'inscription :
  - 4.13.1. Le montant est 120 € pour les plus de 25ans et 30€ pour les moins de 25ans. Ces droits d'inscription couvrent la participation aux frais d'organisation ainsi que la possibilité de vols d'entraînement lors des journées précédant la première épreuve. Pour les pilotes de plus de 25 ans licenciés dans un club d'Aquitaine ou de Midi-Pyrénées ils comprennent 2 remorqués standard.
  - 4.13.2. Le remorquage à 500 m est facturé 25 Euros.
  - 4.13.3. Le montant de la caution pour réclamation est fixé à 76 Euros.
- 4.14. Site internet : <http://grandprixdegascogne.free.fr>

## **5. SECURITE**

- 5.1. Sécurité sur l'aérodrome : le terrain étant relativement exigü :
  - 5.1.1. à l'atterrissage, particulièrement en cas d'arrivée groupée, la plus grande attention sera portée aux autres planeurs pour enchaîner les atterrissages en toute sécurité et le plus rapidement possible pour ne jamais bloquer les planeurs suivants.
  - 5.1.2. Chaque pilote doit manoeuvrer son planeur en fin de roulage pour laisser la piste libre. En cas de besoin, il le dégagera sur le côté à la main immédiatement après, et aidera le cas échéant les autres pilotes à faire de même. Aucune manoeuvre au sol ultérieure ne sera entreprise sans l'autorisation du responsable de piste.
  - 5.1.3. Afin de rester à l'écoute de la circulation d'aérodrome, la radio doit être impérativement veillée jusqu'à ce que le planeur soit à son point de stationnement.
- 5.2. Toute variation brusque de vitesse et de hauteur est prohibée en particulier lors de l'arrivée. Assurer une marge de sécurité suffisante pour le passage des collines et de la ville en cas d'arrivée basse.
- 5.3. L'aérodrome de Nogaro n'est pas contrôlé. Chaque pilote reste entièrement responsable de sa sécurité dans la circulation d'aérodrome ainsi que sur l'ensemble des pistes et des taxiways. La fréquence terrain est 119.500.

- 5.4. Fréquence de sécurité : 130.125. Après un atterrissage en campagne (ou avant, s'il y a déjà un planeur dans le champ que vous avez choisi), il est recommandé de veiller cette fréquence.
- 5.5. Ne pas spiraler au nord de la piste à moins d'1 km en dessous de 500 m sol (zone de descente des remorqueurs). La spirale à gauche est obligatoire dans un rayon de 5 km.
- 5.6. Heure limite d'atterrissage : 21 h 30 locales.
- 5.7. Comité de sécurité :
  - 5.7.1. il est composé du directeur de la compétition, du directeur des vols, du responsable des épreuves, et d'un concurrent par classe.
  - 5.7.2. Le représentant de chacune des classes sera tiré au sort parmi les pilotes de chaque classe au briefing général d'ouverture de la compétition.
  - 5.7.3. Le Comité de sécurité recevra les plaintes relatives à la sécurité et/ou à la conduite des vols pendant la compétition. Toute plainte reçue par un membre du Comité de sécurité à l'encontre d'un compétiteur, ainsi que toute action entreprise, sera enregistrée.

## 6. DEROULEMENT DES EPREUVES

- 6.1. Briefing journalier : à 10 h30 (sauf avis contraire) dans le hangar - panneau d'affichage officiel dans le hangar.
- 6.2. Mise en piste : classe club sur la piste 32 herbe, classe libre au bout de la piste 32 dur. Tous les planeurs des 2 classes doivent être en place 20 minutes avant l'heure de décollage prévue (tout retard équivaut à un refus du premier décollage) ; il est interdit de ballaster à partir de ce moment. Tous les véhicules sont alors retirés, les planeurs reculés en bout de piste et éventuellement pesés. La répartition des planeurs par ligne sera affichée et la grille balisée dès 9 h.
- 6.3. Décollage : il est de la responsabilité de chaque équipe d'accrocher le câble de remorquage au planeur. Au moment de l'arrivée de l'avion remorqueur devant chaque planeur, celui-ci doit être prêt à décoller (check-list effectuée, câble accroché, ailes horizontales). Si le planeur n'est pas prêt, il est évacué et ne pourra décoller qu'à la fin de sa classe. Le signal du départ est donné par le « batman » ; aucun message radio de la part du pilote du planeur ni au décollage ni au largage, sauf impératif de sécurité. Le largage a lieu sur battements d'aile uniquement.
  - 6.3.1. Les motoplaneurs décollant en autonome suivront le circuit de remorquage prévu et arrêteront le moteur au point de largage prévu et à l'altitude maximale de 500 m sous peine de pénalité.
- 6.4. Le décollage du dernier planeur de chaque classe sera signalée à la radio suivie de l'annonce de l'heure du départ (qui sera répétée à H - 15', H - 10', H - 5', H - 1' et à l'ouverture). L'heure de départ est au minimum 20 minutes après le décollage du dernier planeur de la classe qui était, à l'heure, à sa position prévue sur la grille. Ce délai sera allongé si le plafond est élevé pour laisser le temps à chacun d'atteindre l'altitude optimale de départ. Pour tous les planeurs d'une classe, l'heure de départ effective est celle de l'ouverture (départ régaté). Un départ dans la minute avant l'ouverture est pénalisé, un départ plus d'une minute avant l'ouverture est invalide.
- 6.5. La ligne de départ est un arc de cercle centré sur le premier point de virage, passant par le point de départ et étendu sur 360°, sans limite d'altitude ni de vitesse.
- 6.6. En cas d'épreuve à secteurs, le pilote effectuera un « autostore » sur son GPS à chaque point de virage, et annoncera à son arrivée la distance effectivement réalisée (ou, si son logger GPS ne le permet pas, sa distance estimée).
- 6.7. Procédures d'arrivée :
  - 6.7.1. La ligne d'arrivée est un cercle de 3 km centré autour du point d'arrivée et située à une hauteur de 200 m sol (292 m QNH). Le dernier point de virage sera choisi de façon que la dernière branche soit sensiblement dans l'axe de la piste (14 ou 32). Un planeur se posant dans les limites du terrain sans avoir survolé la ligne d'arrivée sera considéré comme rentré mais sera pénalisé.
  - 6.7.2. Chaque pilote s'annoncera par radio en passant les 10 km du point d'arrivée, avec la distance parcourue (sauf en épreuve de circuit) et, s'il n'a pas réussi l'épreuve, le nombre de points ou secteurs de virage effectués, selon la phraséologie suivante :
    - « Nogaro Alpha Bravo, km 10 en arrivée » ou
    - « Nogaro Alpha Bravo, km 10 en arrivée, 512 km effectués »

- « Nogaro Alpha Bravo, km 10 au retour, deux points de virage effectués »
- 6.7.3. L'organisation accusera réception du numéro de concours et précisera les conditions météo et la piste en service (14 ou 32).
- 6.7.4. Un passage est possible sur autorisation *après* le franchissement de la ligne ; la hauteur minimale est de 15 m et la vitesse *minimale* de 200 km/h.
- 6.7.5. Chaque pilote s'annoncera à 3 km (passage de la ligne) avec ses intentions. S'il est trop bas pour effectuer un tour de piste, il annoncera en outre un atterrissage direct – cas d'une arrivée en 14 :
- « Nogaro Alpha Bravo, top 3 km, pour un passage 14 » ou
  - « Nogaro Alpha Bravo top 3 km pour une semi-directe 14 » ou si la piste opposée est en service : « Nogaro Alpha Bravo top 3 km pour une vent arrière directe 32 »
  - « Nogaro Alpha Bravo top 3 km pour une directe 14 dur »
- 6.7.6. L'organisation répondra par le numéro de concours et, si le trafic le permet, « passage autorisé ». En cas de trafic important l'organisation répondra « négatif, semi-directe 14 » ou « négatif, vent arrière directe 32 » en informant le pilote des trafics précédents. Le pilote réduira alors la vitesse immédiatement et dégagera l'axe vers le début de l'étape de base, en laissant passer les planeurs qui le précèdent.
- 6.8. Atterrissage :
- 6.8.1. le circuit planeur s'effectue côté circuit. Chaque pilote s'annoncera en début d'étape de base (cas d'une semi-directe) ou en vent arrière, au moment précis de passer le travers de la bretelle du hangar nord, suivi de la piste visée (14 ou 32, dur ou herbe) et de la mention « train sorti » ou « train fixe » :
- « Nogaro Alpha Bravo vent arrière 14 dur train sorti » ou
  - « Nogaro Alpha Bravo étape de base 14 dur train sorti »
- 6.8.2. l'atterrissage en piste 14 s'effectue toujours *long*, le point d'aboutissement ne doit pas être avant la mi-piste (cf marquages au sol), et dès que la vitesse est contrôlée le roulage doit être prolongée jusqu'au bout de la piste en herbe, ou au bout de la piste en dur, ou, sur autorisation seulement, jusqu'à la bretelle du hangar nord ( à condition de dégager immédiatement le planeur). Si un planeur s'immobilise avant le point visé, son pilote devra le dégager immédiatement sur le côté (vers le circuit pour la piste en herbe, vers le fossé au bord de la piste en dur).
- 6.8.3. la piste 32 n'est utilisée que par fort vent ; l'atterrissage se fait au plus court et, sur la piste en dur, l'arrêt est impératif avant la bretelle nord de façon à dégager immédiatement. Sur la piste en herbe, le pilote doit obliquer vers le circuit dès que possible en fin de roulage pour laisser libre le milieu de la piste.
- 6.9. Le pilote apportera son logger à l'organisation immédiatement (et au maximum 15 minutes après l'atterrissage à Nogaro, sous peine de pénalité) avec sa fiche d'épreuve remplie. Dans le cas d'un logger fixe, il restera à son planeur et attendra que l'organisation vienne le délogger.
- 6.10. Les enregistrements des vols seront publiés sur le site web de la compétition. En cas d'utilisation de système de tracking, les vols des planeurs équipés seront visualisés en temps réel.
- 6.11. Atterrissage hors de l'aérodrome de Nogaro : chaque pilote doit :
- 6.11.1. Dégager son planeur et le mettre en sécurité ;
- 6.11.2. Remplir le formulaire donné par l'organisation en prenant soin de renseigner toutes les rubriques (la localisation de l'atterrissage est donnée par l'enregistrement du GPS) ;
- 6.11.3. Signaler son atterrissage au PC Vache de la compétition *par téléphone*, en transmettant toutes les informations du formulaire, y compris toute demande éventuelle de dépannage air, dans un délai maximal de 30 minutes après l'atterrissage (tout dépassement sera pénalisé). L'information peut être transmise soit directement soit par l'intermédiaire d'un dépanneur.
- 6.11.4. Garder la veille de la fréquence radio pour le cas où il serait appelé (autre planeur à l'atterrissage) ;
- 6.11.5. Revenir sans délai à Nogaro pour communiquer son logger à l'organisation (en cas d'atterrissage éloigné, et s'il en a la possibilité, transférer le fichier du vol par mail à [grandprixdegascogne@free.fr](mailto:grandprixdegascogne@free.fr))
- 6.12. Toute vache virtuelle est prise en compte sans qu'il soit besoin de la signaler.

6.13. Dépannage air : ils peuvent être effectués par un remorqueur de l'organisation ou extérieur, dès lors que l'atterrissage a été signalé à l'organisation comme indiqué ci-dessus. Si les conditions le permettent, l'organisation assurera les dépannages air, dans la limite de ses possibilités et dans l'ordre des demandes. Ils seront facturés 125 €/heure de vol avion. Voir en annexe la liste des terrains pour lesquels le dépannage air est assuré.

## 7. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU REGLEMENT FEDERAL

*Les sections 10 (Epreuves) et 12.1 à 12.6 (Classement) ne s'appliquent pas. Elles sont remplacées par ce qui suit :*

### EPREUVES

1. Epreuve de **circuit à handicap** : vitesse sur un circuit imposé.
  - *Distance proportionnelle au handicap de chaque planeur ;*
  - *Score en km proportionnel à la distance du circuit et à la vitesse réalisée ;*
  - *En cas de vache, ou de vitesse trop faible, score proportionnel à la distance réalisée.*
2. Epreuve de **vitesse sur secteurs** : vitesse sur un temps minimum imposé.
  - *Point de virage au choix dans chaque secteur imposé ;*
  - *Score en km proportionnel au temps imposé et à la vitesse réalisée, réduit en-deça du temps imposé ;*
  - *En cas de vache, score égal aux 2/3 de la distance réalisée dans le temps imposé.*
3. Epreuve de **distance sur secteurs** : distance maximale, avec un temps minimum imposé.
  - *Point de virage au choix dans chaque secteur imposé ;*
  - *Score égal à la distance ramenée au temps minimum, plus 1/3 de la distance supplémentaire ;*
  - *En cas de vache, 2/3 de la distance réalisée dans le temps imposé plus 1/3 de la distance supplémentaire.*

### PRECISIONS

4. Dans le cas du *circuit à handicap*, la zone de virage est un cercle d'un rayon d'au moins 500 m, calculé en fonction de la géométrie du circuit et du handicap, pour que la distance à parcourir, une fois corrigée du handicap, soit identique pour tous les planeurs (*par dérogation au § 11.5.1*)
5. Dans les épreuves à secteurs imposés, les secteurs sont des zones circulaires de grand rayon, centrés sur un point de virage de référence.
6. Les secteurs seront les plus grands possible afin de laisser à chaque pilote le plus de choix tactiques. Ils ne doivent pas se recouvrir. La distance nominale d'une épreuve à secteurs n'est donnée que pour information.
7. Distance nominale de l'épreuve – prend en compte :
  - a. pour le circuit à handicap, un point de virage fictif, situé sur la bissectrice intérieure des deux branches et distant, du point de virage, du rayon du secteur de virage attribué au planeur de plus fort handicap.
  - b. pour une épreuve à secteurs imposés, le centre de de chaque secteur (distance nominale) ou les points extrêmes de ces secteurs (distances minimale et maximale)
8. Calcul de la distance réalisée – somme des branche effectuées, prend en compte :
  - a. pour le circuit à handicap, un point de virage fictif, situé sur la bissectrice intérieure des deux branches et distant, du point de virage, du rayon du secteur de virage attribué au planeur considéré.
  - b. pour les épreuves à secteurs imposés, les positions enregistrées dans chaque secteur qui déterminent la plus grande distance totale.
9. La longueur d'une branche inachevée est la distance du début de cette branche vers l'arrivée, vers le point de virage suivant, ou vers le point du secteur imposé suivant le plus proche du point d'atterrissage, moins la distance du point d'atterrissage à ce point-là (et ne peut être négative).
10. Le score en kilomètres est arrondi au 0,1 km le plus proche (0,05 km au 0,1 km supérieur).

## CALCUL DES SCORES

Paramètre	Concours	Epreuve	Pilote	Circuit	Vitesse	Distance	Définition des paramètres
Ho	x			x	x	x	Handicap de référence = 104
Vo	x			x			Vitesse de référence = 75 km/h
H			x	x	x	x	Handicap (= Ho si le handicap n'est pas utilisé)
H2	x			x			Handicap le plus fort de tous les planeurs de la classe non hors concours
Dt		x		x			Distance nominale du circuit
D			x	x	x	x	Distance réalisée, comptée à la fin du vol ou à une vache virtuelle
Dh			x	x	x	x	Distance corrigée du handicap = D . Ho / H
Td		x			x	x	Temps minimum imposé de l'épreuve fixé au briefing
Dd			x		x	x	Distance au timeout -- comptée à la fin du temps imposé, ou à une vache virtuelle antérieure
Ddh			x		x	x	Distance au timeout corrigée du handicap = Dd . Ho / H
T			x	x	x	x	Temps d'épreuve : heure d'arrivée moins heure de départ (en cas d'arrivée)
V			x	x	x	x	Vitesse réalisée = D / T (en cas d'arrivée)
Vh			x	x	x	x	Vitesse corrigée du handicap = V . Ho / H
S			x	x	x	x	Score journalier (avant pénalités), exprimé en kilomètres
P			x	x	x	x	Pénalité, exprimée en kilomètres
Sp			x	x	x	x	Score journalier(après pénalités) = S - P (minimum 0 en cas de pénalités techniques)

### 1. Score journalier (S), épreuve de Circuit

- 1.1 En cas d'arrivée :  $S = Dt \cdot Vh / Vo$  -- et au moins  $Dt \cdot 2/3 \cdot Ho/H2$
- 1.2 En cas de vache :  $S = 2/3 Dh$

### 2. Score journalier (S), épreuve de Vitesse

- 2.1 En cas d'arrivée :
- 2.1.1  $T \geq Td$  :  $S = Dh (Td / T)$  -- et au moins  $2/3 Dh$
- 2.1.2  $T < Td$  :  $S = Dh \cdot Td / (1/3 T + 2/3 Td)$
- 2.2 En cas de vache :  $S = 2/3 Ddh$

### 3. Score journalier (S), épreuve de Distance

- 3.1 En cas d'arrivée :
- 3.1.1  $T \geq Td$  :  $S = 1/3 Dh + 2/3 Dh (Td/T)$  -- et au moins  $2/3 (1/3 Dh + 2/3 Ddh)$
- 3.1.2  $T < Td$  :  $S = Dh$
- 3.2 En cas de vache :  $S = 2/3 (1/3 Dh + 2/3 Ddh)$

### 4. Classement général

- 4.1 score cumulé, pour chaque pilote : total de ses scores journaliers après pénalité (Sp)
- 4.2 les ex-aequo sont départagés par la position après l'épreuve précédente

### Section 12.8 du règlement fédéral - Liste des pénalités prévues –ajout des cas suivants :

- 7.1.1. Départ avant l'ouverture : 10 km par tranche de 30 secondes, dans la limite d'une minute (au-delà, départ non valide)
- 7.1.2. Annonce erronée à l'arrivée (plus de 5% de la distance, ou nombre de points de virage incorrect) : avertissement à la première infraction, 2 km à la 2<sup>ème</sup>, 5 km ensuite.

## Annexes

1. Liste des pénalités prévues, transposées en km
2. Carte d'aérodrome
3. Plan de la plate-forme : mise en piste, atterrissage 14 et atterrissage 32
4. Circuits de piste : arrivée 14 et arrivée 32
5. Zone des vols
6. Aérodomes accessibles au dépannage air
7. Fiche de vache
8. Liste des handicaps
9. Liste des points de virage

## LISTE DES PENALITES PREVUES

Transposées en km - en gras les différences par rapport au règlement fédéral

<i>Type d'irrégularité</i>	<i>Première infraction</i>	<i>Récidive</i>	<i>sanction maximale</i>
Masse excessive ou insuffisante de W kilogrammes	W x 0,4 km	nW x 0,4 km	nW x 0,4 km
<b><i>Information fausse, tardive ou manquante</i></b>			
Documentation incomplète	Pas de décollage	Pas de décollage	Pas de décollage
Contrôle de la configuration incomplète	Pas de décollage	Pas de décollage	Pas de décollage
Annonce de l'heure de départ après plus de 30 minutes	Avertissement	2 km	5 km
Annonce de l'heure de départ différente de l'heure réelle	Avertissement	2 km	5 km
Echange du logger sans prévenir l'organisation	2 km	4 km	5 km
Mauvais réglage du logger (intervalle d'enreg. > 10s)	avertissement	2 km	5 km
Délai > <b>15 mn</b> de remise du logger ou du certificat d'atterrissage aux organisateurs.	Avertissement	2 km	5 km
Délai > 60 mn de remise d'un document de soutien	Avertissement	2 km	5 km
Compte rendu d'atterrissage incomplet	Avertissement	2 km	5 km
<b>Annonce erronée à l'arrivée</b> ( plus de 5% de la distance, ou nombre de points de virage incorrect)	<b>Avertissement</b>	<b>2 km</b>	<b>5 km</b>
<b><i>Départ incorrect</i></b>			
A moins de 0,5 km de la ligne ou du secteur de départ	10 km	10 km	10 km
A plus de 0,5 km de la ligne ou du secteur	départ non valable	départ non valable	départ non valable
Départ valable a un mauvais point de départ	20 km	20 km	20 km
<b>Départ avant l'ouverture, entre 0 et 30 secondes</b>	<b>10 km</b>	<b>10km</b>	<b>10 km</b>
<b>Départ avant l'ouverture, entre 30 et 60 secondes</b>	<b>20 km</b>	<b>20km</b>	<b>20 km</b>
<b>Départ avant l'ouverture, au delà d'une minute</b>	<b>départ non valable</b>	<b>départ non valable</b>	<b>départ non valable</b>
<b><i>Point de virage incorrect</i></b>			
A plus de 0,5 km de la zone du point ou du secteur	10 km	10 km	10 km
A plus de 1 km de la zone du point ou du secteur	Pas de passage	Pas de passage	Pas de passage
<b><i>Pilotage dangereux ou risqué.</i></b>			
Vol en nuage	20 km	Disqual. épreuve	Disqualification
Spirale dans le mauvais sens en zone locale	Avertissement	(n - 1) x 5 km	Disqualification
Spirale dans la zone de départ	Avertissement	(n - 1) x 5 km	Disqualification
Largage prématuré ou tardif	Avertissement	(n - 1) x 5 km	Disqualification
Cabré avant le largage	Avertissement	Disqual. épreuve	Disqualification
Arrivée sous la hauteur ou l'altitude minimale	<b>5 km</b>	<b>n x 5 km</b>	Disqualification
Manoeuvre risquée en arrivée	Avertissement	(n - 1) x 5 km	Disqualification
Atterrissage sur la mauvaise piste	Avertissement	(n - 1) x 5 km	Disqualification
Dépasser l'altitude maximale (définie au briefing) de moins de 100 m	0,2 km/m	n x 0,2 km/m	Disqual.épreuve
Dépasser l'altitude maximale (définie au briefing) de plus de 100 m	vaché à l'entrée de la zone aérienne	Disqual. épreuve	Disqualification
Départ au dessus de l'altitude maximale	0,2 km/m	n x 0,2 km/m	Disqual. épreuve
Vol en zone réglementée ou interdite	vaché à l'entrée de la zone	Disqual. épreuve	Disqualification
<b>Atterrissage après 21h30</b>	<b>2 km / minute</b>	<b>Disqual. épreuve</b>	<b>Disqualification</b>
<b><i>Tricherie ou falsification de document</i></b>			
Falsification de document	Disqualification	Disqualification	Disqualification
Tentative de se faire aider par un avion ou un planeur non concurrent pour trouver une ascendance	Disqual. épreuve	Disqualification	Disqualification
<b><i>Autres infractions</i></b>			
Vol sous influence de l'alcool	Disqual. épreuve	Disqualification	Disqualification
Contrôle antidopage positif	Voir la politique FAI		
Excès d'envergure en classes <b>club</b> , 15 m et standard (#)	0,2 km / cm	0,2 km/ cm	0,2 km/ cm

(#) Si l'envergure d'un planeur, en classe **club**, 15 m ou standard, dépasse 15 m, une pénalité est appliquée au score du jour. Le nombre des points de pénalité est obtenu en soustrayant 0,3 cm du dépassement de l'envergure et en arrondissant au cm le plus proche.

Exemples :

(i) un dépassement de 2,7 cm donne une pénalité par épreuve de  $2,7 - 0,3 = 2,4$  cm arrondis à 2cm ;

(ii) un dépassement de 3,9 cm donne  $3,9 - 0,3 = 3,6$  arrondis à 4 cm.

# Grand prix de gascogne 2005

## Remorqués

01 NOGARO LFCN

WGS-84

ALT en **m**

ALTAD : **92** (10 hPa)

APP : MARSAN Approche ou RAI 119.7

TWR : NIL



CABLE

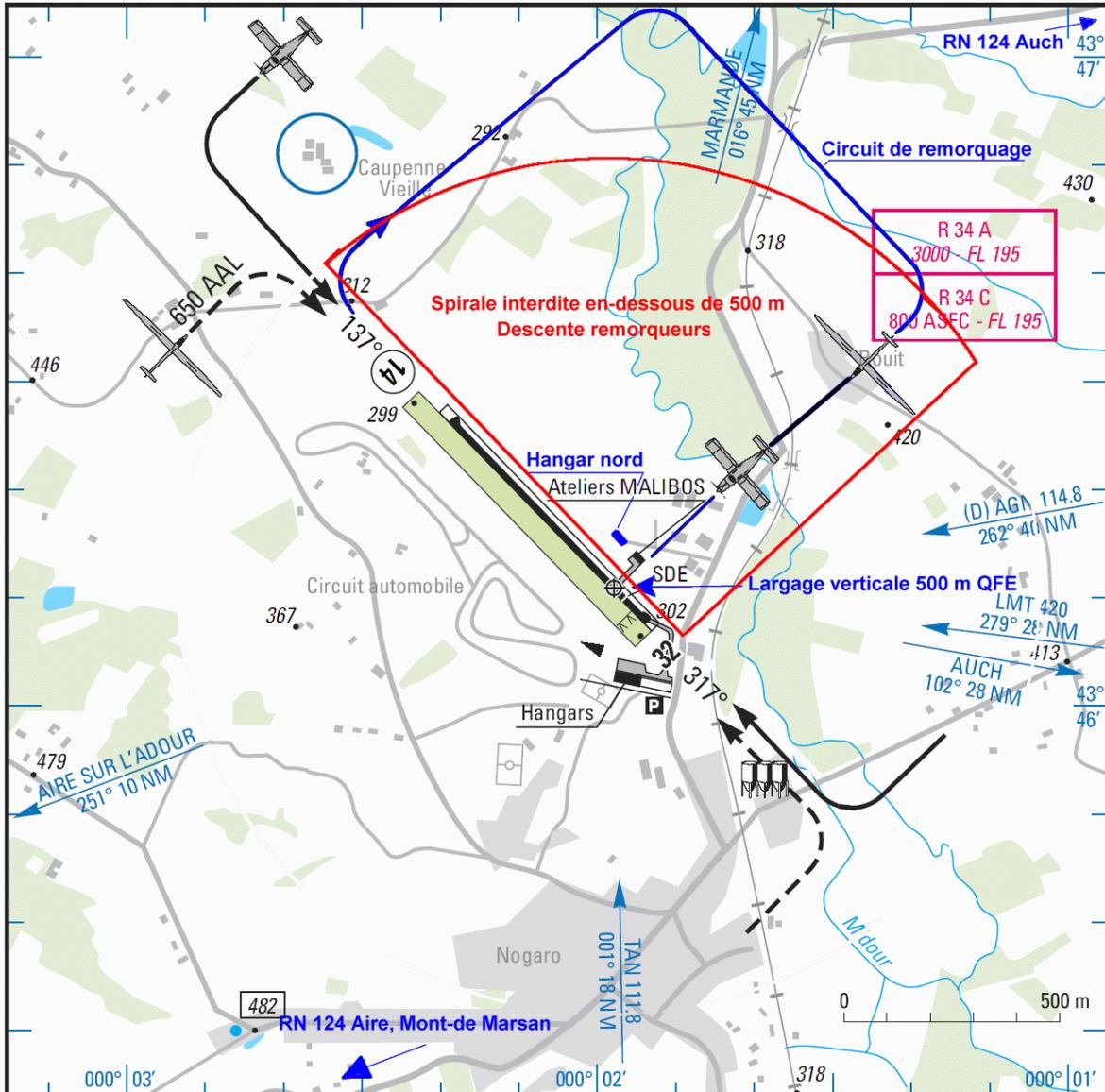
LAT **43°46.130' N**

LONG **000°02.070' W**

DEC **2° W (00)**

Fréquence sécurité vol à voile : **130.125**

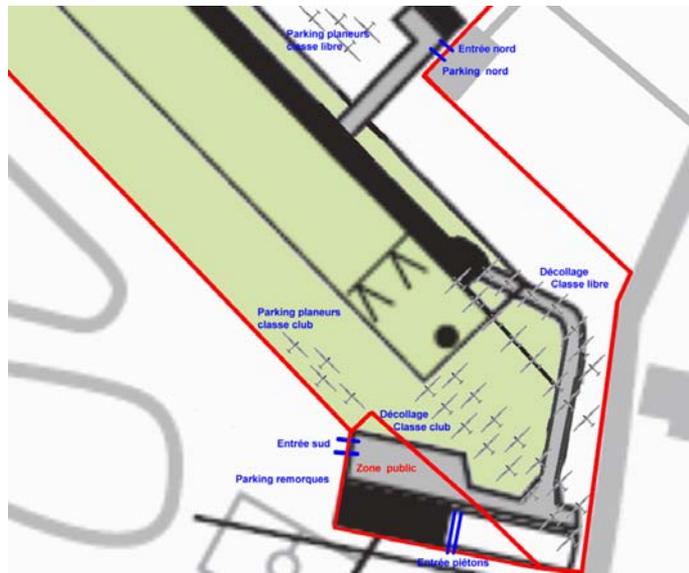
A/A NOGARO : **119.5**



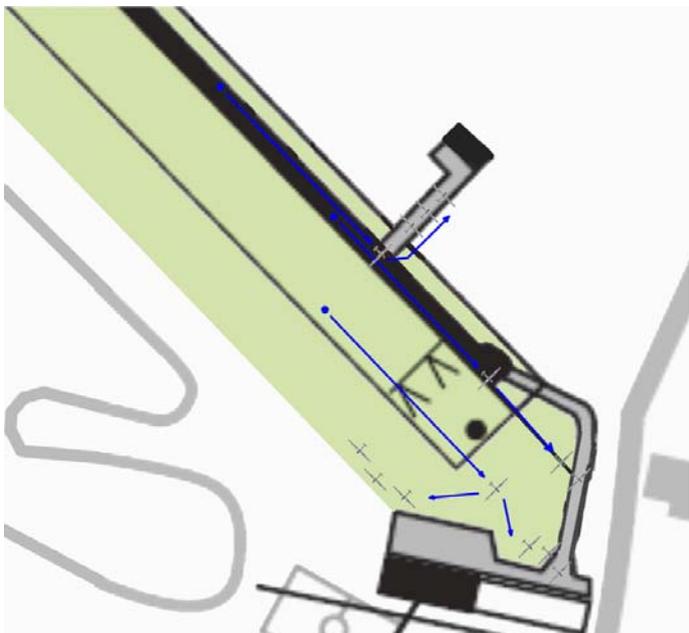
RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
14 L	137	800 x 20	Revêtue	2.6 -/-	800	800	800
32 R	317		Paved				
14 R	137	950 x 65	Non Revêtue	-	950	950	950
32 L	317		Unpaved				

**Aides lumineuses : NIL** **Lighting aids : NIL**

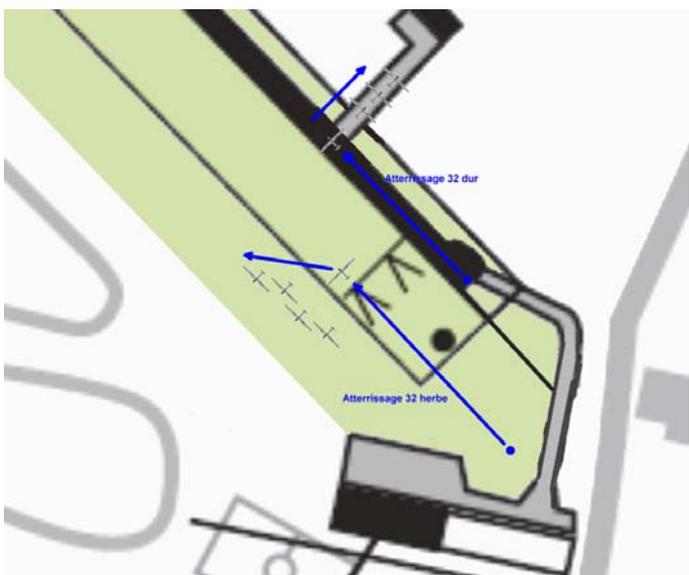
Mise en piste

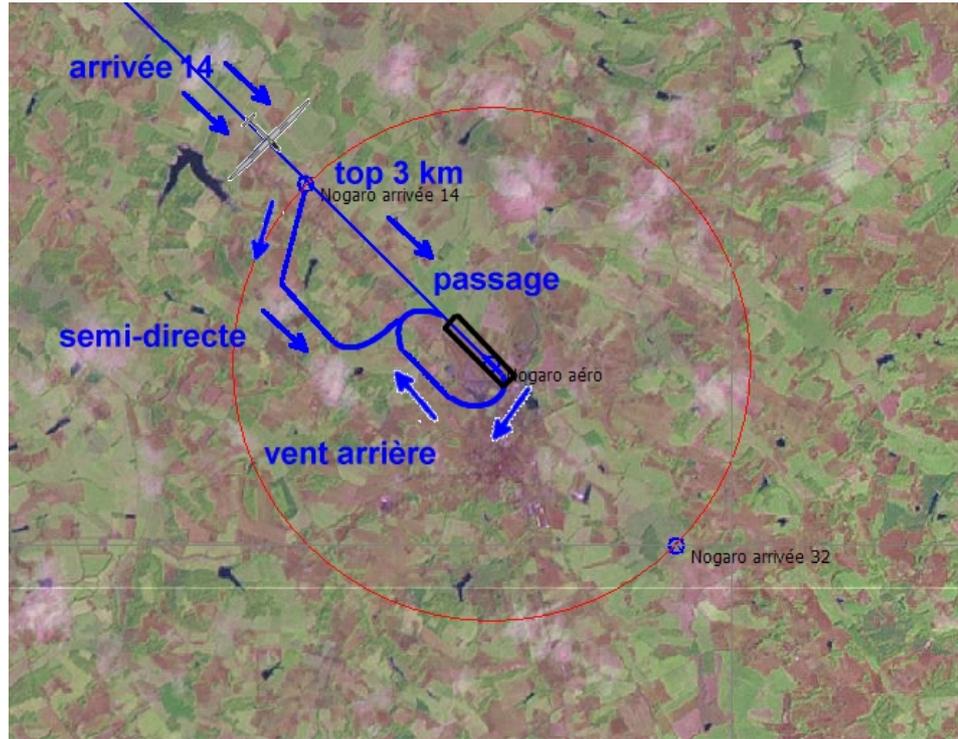


Atterrissage 14

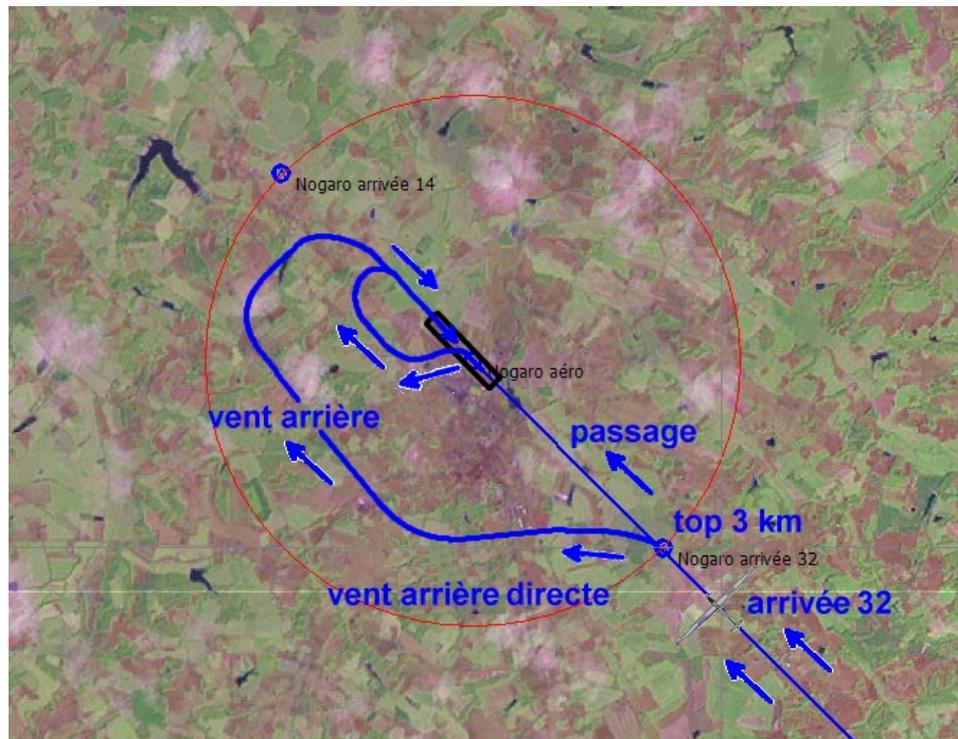


Atterrissage 32



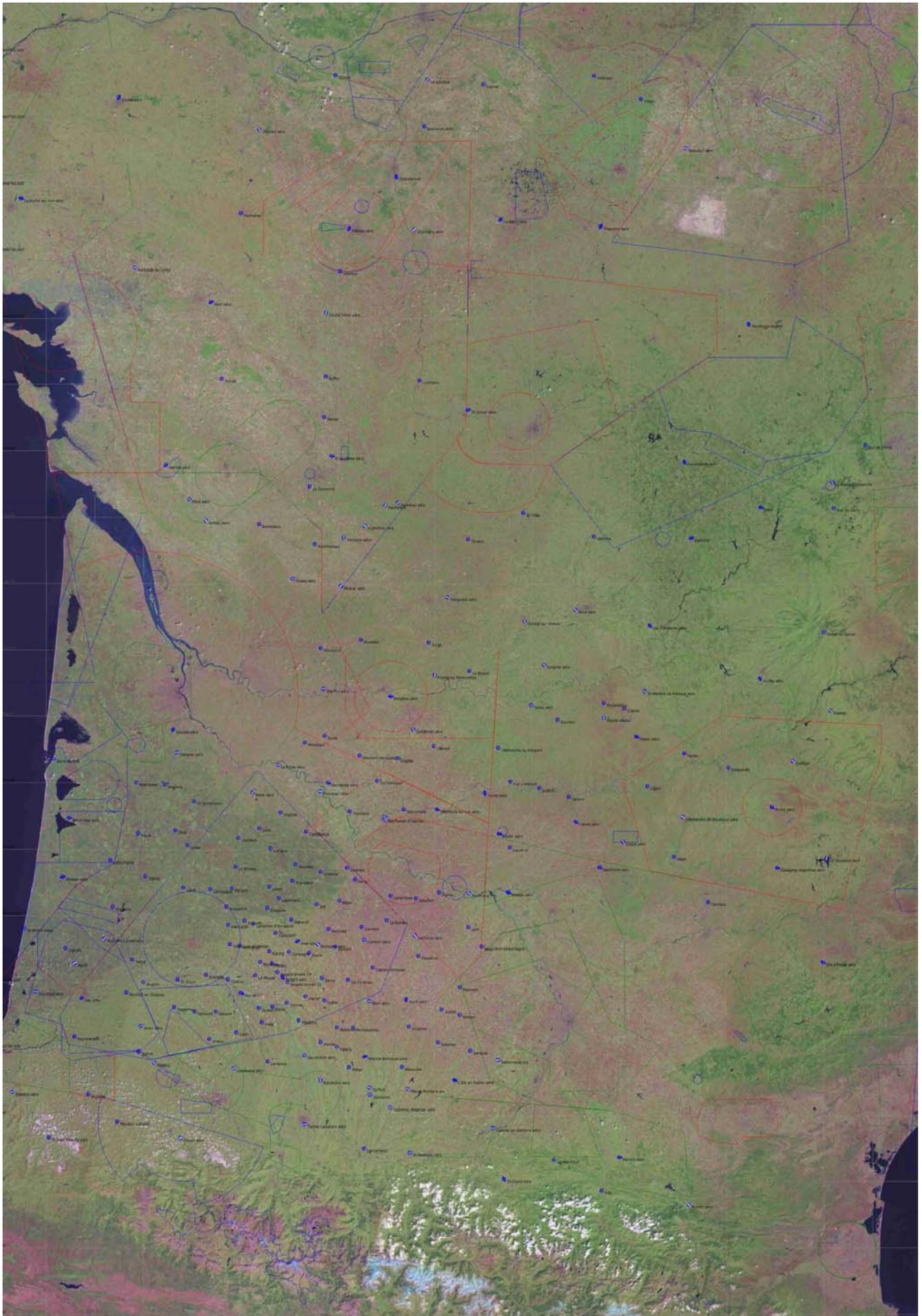


Arrivée 14 :



Arrivée 32

Zone des vols :



**Aérodromes privés ou à usage restreint accessibles au dépannage air dans un rayon de 200 km**  
(sous réserve des autorisations réglementaires)

- Ariès (sous réserve de conditions météo favorables, la piste étant très courte)
- Bretagne
- Biran
- Lasclaverie
- Rabastens
- Mirande-Berdoues
- Lectoure
- Manent-Montane
- Bazas
- L'Isle en Dodon
- Herm
- Sabonnères
- Cabanac
- Bouloc
- Cazères sur Garonne
- Castillonnès
- Septfonds
- Eyrygnac
- Bigues
- Vendoire
- St-Médard de Presque
- Argentine (La Roche Beaucourt)

## Grand Prix International de Gascogne de vol à voile

### Fiche d'atterrissage en campagne

A remplir entièrement puis à transmettre par téléphone au  
PC vache : 0 562 088 082

Date de l'épreuve :

Nom du pilote :

**Numéro de concours :**

Classe :

**Nombre de points de virage tournés (épreuve de circuit imposé) :**

Distance totale parcourue (épreuves à secteurs imposés) : km

**Distance parcourue dans le temps imposé : km**

Heure d'atterrissage : h mn

**Coordonnées d'atterrissage :**

<b>N</b>	°	'	''
<b>W ou E</b>	°	'	''

Lieu d'atterrissage en clair (position et distance par rapport au village le plus proche) :

**Numéro de téléphone portable ou autre, où joindre le pilote :**

Indications pour les dépanneurs (le cas échéant) :