

**2^{ème} PRIX INTERNATIONAL DE GASCOGNE
de vol à voile**

Aérodrome de Nogaro

du 2 mai au 10 mai 2008

Règlement Particulier

Édition 2.0 du 5 février 2008

Le règlement applicable pour cette compétition est le règlement des compétitions fédérales édité par la Fédération Française de Vol à Voile (édition du 02/12/2006), amendé par le présent règlement particulier validé par le président de la commission sportive le 11 janvier 2007.

Tout concurrent, du fait de son inscription, est censé connaître et accepter ce règlement.

*La numérotation des paragraphes
correspond au schéma des procédures locales
décrit au § 14 du règlement FFVV.*

1. COMPETITION

Grand Prix de Gascogne de vol à voile Aérodrome de Nogaro, Gers, France (LFCN)

Inscrit au calendrier officiel de la Fédération Aéronautique Internationale (catégorie 2)
et à celui de la Fédération française de vol à voile (sélective pour les championnats de France).

Attention, ce n'est pas une compétition qualificative pour les « Sailplane Grand Prix » de la FAI.

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
	Site web de la compétition :	http://grandprixdegascogne.free.fr

2. CALENDRIER

- 2.1. Date limite d'inscription ou de désistement mercredi 30 avril 2008
- 2.2. Accueil des compétiteurs, vérification des documents ..du jeudi 1er au mercredi 30 avril 2008
- 2.3. Entraînement libre.....du jeudi 1er au mercredi 30 avril 2008
- 2.4. Briefing général de la compétition jeudi 1er mai 2008 (10 h 30)
- 2.5. Cérémonie d'ouverture jeudi 1er mai 2008 (11 h 30)
- 2.6. Entraînement officiel jeudi 1er mai 2008
- 2.7. Première épreuve vendredi 2 mai 2008
- 2.8. Dernière épreuve samedi 10 mai 2008
- 2.9. Repas de clôture et remise des prix samedi 10 mai 2008 (à partir de 21 h)

3. NOM ET FONCTIONS DES ORGANISATEURS

- 3.1. Président de l'aéro-club du Bas Armagnac André Malibos
- 3.2. Directeur de la compétition.....Christophe Delort d'Exea
- 3.3. Choix des épreuvesChristophe Delort d'Exea
- 3.4. Météo..... Denis Flament
- 3.5. Sponsors, presse et relations publiquesChristophe Delort d'Exea
- 3.6. Représentant fédéral ou régional.Sylvain Gerbaud

4. GENERALITES

- 4.1. Classes et types de planeurs admis :
 - 4.1.1. Tous les planeurs sont admis, motorisés et planeurs ultra-légers motorisés compris. Ils pourront être répartis dans trois classes : club (handicap inférieur à 108), course (handicap 108 à 114) et libre (handicap supérieur à 116)¹. Il sera établi un classement par classe et un classement combiné, ce dernier comptant pour le classement IGC.
 - 4.1.2. Dans chaque planeur, le commandant de bord (et le copilote éventuel) doivent obligatoirement être déclarés. Ils peuvent varier d'un jour à l'autre ; dans ce cas, c'est le

1.1.1.1. _____

1.1.1.2.

¹ Les limites de handicaps sont susceptibles d'être changées en fonction du nombre de planeurs inscrits

planeur qui est classé. Conformément aux règles du classement IGC, seul le pilote le mieux classé à l'IGC de chaque équipage est pris en compte.

- 4.1.3. Les inscriptions accompagnées des droits correspondants 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 et sans que cela soit opposable.
- 4.1.4. Les concurrents devront présenter les documents suivants :
 - 4.1.4.1. La licence du pilote
 - 4.1.4.2. La licence FFVV du pilote et des passagers (qui pourra être prise sur place).
 - 4.1.4.3. L'assurance responsabilité civile valable pour le survol du territoire français.
 - 4.1.4.4. Le CDN ou le laissez-passer du planeur.
 - 4.1.4.5. Les types et numéros de série des GNSS (principal et secours) – en cas de logger fixe sans moyen de délogage autonome, le signaler.
- 4.2. Classement : voir paragraphe 7 ci-après.
- 4.3. Épreuves : voir paragraphe 7 ci-après.
- 4.4. Ligne de départ du type arc de cercle, avec départ régates,
- 4.5. Handicaps : handicap DAeC à jour (liste en annexe).
- 4.6. Masse maximale admise : selon le règlement général, mais avec autorisation de ballastage pour toutes les 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 délogage. Chaque concurrent apportera son ou ses logger(s) à l'organisation avant le premier vol pour contrôle du nom du pilote et du numéro de concours.
- 4.8. Équipements supplémentaires requis ou interdits (le cas échéant) : sans objet.
- 4.9. Liste des points de virage : figure sur le site de John Leibacher <http://soaringweb.org/TP/Nogaro/>, dans leur dernière version à jour au moment du concours (voir annexe)
- 4.10. Points ne pouvant être utilisés comme premier ou dernier point de virage : sans objet.
- 4.11. Points de report : sans objet.
- 4.12. Divergence par rapport aux types d'épreuves standard : voir paragraphe 7 ci-après.
- 4.13. Droits d'inscription :
 - 4.13.1. Le montant est de 130 €, ou 80 € pour les moins de 25 ans – pour les biplaces, si tous les pilotes ont moins de 25 ans – ou 102 € pour les motoplaneurs décollant en autonome. Ces droits d'inscription couvrent la participation aux frais d'organisation, deux remorqués gratuits (sauf pour les autonomes), l'inscription au classement IGC ainsi que la possibilité de vols d'entraînement lors des journées précédant la première épreuve.
 - 4.13.2. Le remorqué supplémentaire est facturé 28 Euros.
 - 4.13.3. Le montant de la caution pour réclamation est fixé à 100 Euros.
 - 4.13.4. L'inscription doit être accompagnée du règlement des droits d'inscription.
- 4.14. Site internet : <http://grandprixdegascogne.free.fr>

5. SECURITE

- 5.1. Sécurité sur l'aérodrome : le terrain étant relativement exigu :

- 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 manœuvrer 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 manœuvre 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 impérativement rester en marche et être veillée jusqu'à ce que le planeur soit à son point de stationnement.
- 5.1.4. 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.
- 5.2. Zones interdites de survol ou limitées en altitude : selon règlement de la circulation aérienne, sauf dérogations signalées au briefing (zones de Dax et Mont-de-Marsan en particulier).
- 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 10 km autour du terrain jusqu'à l'ouverture de la ligne de départ de la dernière classe.
- 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 et des responsables de l'organisation cités au §3 ainsi que 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 par écrit.

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 : la répartition des planeurs par ligne sera affichée et la grille balisée dès 9 h, classe club sur la piste 32 herbe, classes 15/20 m et libre au bout de la piste 32 dur. Tous les planeurs doivent être en place 30 minutes avant l'heure de décollage prévue pour la première des classes (tout retard équivaut à un refus du premier décollage) ; il est interdit de ballaster ou de déballaster à partir de ce moment. Tous les véhicules sont alors retirés, les planeurs reculés en bout de piste et éventuellement pesés.
- 6.3. Décollage :
 - 6.3.1. il est de la responsabilité de chaque équipe de vérifier l'accrochage du câble de remorquage au planeur effectué par les « chiens jaunes » de l'organisation. 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.
- 6.3.2. 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. Pour tous les planeurs d'une classe, l'heure de départ effective est celle de l'ouverture (départ régaté). L'heure d'ouverture 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. Le décollage du dernier planeur de chaque classe sera signalé à la radio suivi de l'annonce de l'heure du départ (qui sera répétée à H – 15', H – 10', H – 5', H – 1' et à l'ouverture).. 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, de rayon fixé au briefing (en kilomètres), sans limite angulaire, d'altitude ni de vitesse.
- 6.6. En cas d'épreuve de vitesse ou de distance, chaque pilote annoncera à son arrivée sa meilleure estimation de la distance qu'il a réalisée (le pilote pourra utiliser son calculateur de vol pour ce faire, en effectuant un « auto-store » GPS à chaque point de virage effectif, ou faire une estimation d'après la distance nominale de l'épreuve et la distance de chaque point de virage effectif par rapport au centre du secteur). Une erreur trop importante sera pénalisée.
- 6.7. Procédures d'arrivée :
- 6.7.1. La ligne d'arrivée est un cercle de 3 km centré autour de Nogaro (point de référence de l'aérodrome). Un planeur se posant dans les limites du terrain sans avoir franchi la ligne d'arrivée à une hauteur minimale de 200 m sol (292 m QNH) sera considéré comme rentré mais sera pénalisé.
- 6.7.2. Chaque pilote s'annoncera par radio à 3 minutes de la ligne (soit au km 10 km de Nogaro), en précisant si le circuit est complet ou non et, pour les épreuves sur secteur, la distance parcourue estimée (pour un classement provisoire temps réel). Si le circuit n'est pas complet, il indiquera le nombre de points ou secteurs de virage effectués. Phraséologie :
- [épreuve de circuit]
 - « Nogaro, Alpha Bravo, à 3 minutes, en arrivée » ou
 - « Nogaro, Alpha Bravo, à 3 minutes, circuit écourté, 2 points tournés »
 - [épreuve sur secteurs]
 - « Nogaro, Alpha Bravo, à 3 minutes, en arrivée, 512 km »
 - « Nogaro, Alpha Bravo, à 3 minutes, circuit écourté, 312 km »
- L'organisation accusera réception du numéro de concours et précisera les conditions de vent et la piste en service à l'atterrissage (14 ou 32).
- 6.7.3. Chaque pilote s'annoncera en outre son top de passage de la ligne d'arrivée (à 3.0 km GPS de Nogaro), en précisant ses intentions, sur 119.5 MHz (cas d'une arrivée au QFU 14):
- « Nogaro, Alpha Bravo, à la ligne, pour un passage 14 herbe » ou :
 - « Nogaro, Alpha Bravo, à la ligne, pour une directe 14 dur »
 - « Nogaro, Alpha Bravo, à la ligne, pour une vent arrière 32 dur »
- 6.7.4. Un passage est possible sur autorisation *après* le franchissement de la ligne, uniquement dans l'axe de la piste en herbe, au QFU de l'arrivée, à la vitesse *minimale* de 200 km/h. L'organisation répondra par le numéro de concours et, le cas échéant, « passage

autorisé ». En cas de trafic important l'organisation répondra « négatif pour le passage, rejoignez l'étape de base 14 » ou « négatif pour le passage, vent arrière directe 32 » en informant le pilote des trafics précédents. Le pilote convertira alors sa vitesse en altitude et dégagera l'axe vers le début de l'étape de base, pour attendre que les planeurs qui le précèdent se posent.

6.8. Atterrissage :

- 6.8.1. Le circuit planeur s'effectue du côté du circuit automobile. Chaque pilote s'annoncera en début de finale ou d'étape de base, 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, finale directe 14 dur train fixe » ou
 - « 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 à gauche (vers le circuit) avant la fin de roulage pour laisser la piste libre.
- 6.9. Le pilote apportera son logger à l'organisation avec sa fiche d'épreuve remplie dès que possible et au maximum 15 minutes après l'atterrissage à Nogaro. Dans le cas d'un logger fixe, il collectera les données et les transmettra à l'organisation sur un support tel qu'une clé USB ou une carte SD ou le transférer par WiFi ; en l'absence de moyen de délogage autonome (signalée à l'inscription) 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 (sans décalage).
- 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. Garder la veille de la fréquence radio pour le cas où il serait appelé (autre planeur à l'atterrissage) ;
 - 6.11.3. Remplir le formulaire donné par l'organisation (voir annexe) en prenant soin de renseigner toutes les rubriques, y compris la localisation de l'atterrissage est donnée par l'enregistrement du GPS ;
 - 6.11.4. Signaler son atterrissage au PC Vache de la compétition, en transmettant toutes les informations du formulaire, y compris toute demande éventuelle de dépannage air, dès que possible et dans un délai maximal de 30 minutes après l'atterrissage. L'information peut être transmise soit directement soit par l'intermédiaire d'un dépanneur.
 - 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 sur le site par mail à 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.

7. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU REGLEMENT FEDERAL

- 7.1. § 4.6 : autorisation de ballastage en classe club.
- 7.2. Les sections 10 (Épreuves) et 12.1 à 12.6 (Classement) ne s'appliquent pas. Elles sont remplacées par ce qui suit :
- 7.3. Circuit (épreuve de vitesse sur circuit imposé).
- 7.3.1. Les points de virages et la distance sont imposés.
- 7.3.2. La distance nominale du circuit prend en compte les points de virage eux-même.
- 7.3.3. La zone de virage (§ 11.5.1 du règlement FFVV) est un cercle d'un rayon fixé en fonction de la géométrie du circuit et du handicap, pour que la distance à réaliser, ramenée au handicap de référence, soit égale à la distance nominale.
- 7.3.4. La distance réalisée est la somme des branches effectuées, prenant en compte un point de virage fictif à la limite de la zone de virage sur la bissectrice intérieure.
- 7.3.5. En complément au § 11.5.4 du règlement FFVV, le virage est valable si l'enregistrement montre un contournement de la zone.
- 7.4. Vitesse (épreuve de vitesse sur secteurs)
- 7.4.1. Un temps d'épreuve ou une heure de fin d'épreuve sont fixés au briefing – celle-ci étant égale à l'heure du départ régata plus le temps d'épreuve.
- 7.4.2. Les points de virage sont choisis en vol dans des secteurs circulaires (§ 11.5.2.a du règlement FFVV).
- 7.4.3. Les secteurs seront les plus grands possible, sans recouvrement, afin de laisser à chaque pilote le plus de choix tactiques quelle que soit l'évolution de la météo.
- 7.4.4. Seront fournies à titre d'information la distance nominale de l'épreuve (comptée à partir du centre des secteurs) ainsi que les distances minimale et maximale possibles.
- 7.4.5. La distance réalisée est la somme des branches effectuées et prend en compte les positions enregistrées dans chaque secteur qui déterminent la plus grande distance totale.
- 7.5. Distance (épreuve de distance sur secteurs) : identique à l'épreuve de vitesse, sauf que la vitesse compte pour 2/3 et la distance pour 1/3.
- 7.6. En cas de vache, la distance nominale de la branche en cours est diminuée de la distance à la zone de virage (attribuée au planeur considéré) ou au secteur de virage à atteindre.

Définitions des paramètres et calcul des scores

Paramètre	Général			Circuit			Définition des paramètres
	Epreuve	Tous Classe	Pilote	Vitesse	Distance		
H	x		x	x	x	x	Handicap
Ho	x	x		x	x	x	Handicap de référence (> au handicap le plus fort) = 133.333
Dt	x		x	x			Distance nominale du circuit
Vo	x	x		x			Vitesse de référence = 100 km/h
Td	x		x	x			Temps de référence du circuit = Dt / Vo
Td	x		x		x	x	Temps d'épreuve imposé (ou heure d'arrivée imposée moins heure de départ régates)
Dd	x		x		x	x	Distance à la fin du temps imposé, ou vache virtuelle antérieure
Ddh	x		x		x	x	Distance au timeout corrigée du handicap = Dd . Ho / H
D	x		x	x	x	x	Distance réalisée, comptée à la fin du vol ou vache virtuelle
Dh	x		x	x	x	x	Distance corrigée du handicap = D . Ho / H
T	x		x	x	x	x	Temps : heure d'arrivée moins départ régates (pilotes rentrés)
V	x		x	x	x	x	Vitesse réalisée = D / T (pour les pilotes rentrés)
Vh	x		x	x	x	x	Vitesse corrigée du handicap = V . Ho / H (pilotes rentrés)
S	x		x	x	x	x	Score journalier brut (avant pénalités), exprimé en kilomètres
P	x		x	x	x	x	Pénalité, exprimée en kilomètres
Sp	x		x	x	x	x	Score journalier par classe, exprimé en kilomètres
Sg	x		x	x	x	x	Score général par classe, exprimé en kilomètres
Tdm	x	x		x	x	x	Temps d'épreuve (Td) le plus fort de toutes les classes
Sc	x		x	x	x	x	Score journalier combiné, exprimé en kilomètres
Ve	x		x	x	x	x	Vitesse équivalente
Vem	x	x		x	x	x	Vitesse de référence du jour
Te	x		x	x	x	x	Temps d'épreuve équivalent
Tt	x		x	x	x	x	Total des temps d'épreuve (Te) des épreuves valides
Ttm	x	x		x	x	x	Total des temps d'épreuve (Tt) le plus fort
Sgc	x		x	x	x	x	Score général combiné, exprimé en kilomètres

Score, épreuve de Circuit

En cas d'arrivée : $S = Dt \cdot Vh / Vo$ et au moins $2/3 Dt$ [vaché terrain]

En cas de vache : $S = 2/3 Dh$

Score, épreuve de Vitesse

En cas d'arrivée :

$T \geq Td$: $S = Dh (Td / T)$ et au moins $2/3 Ddh$ [vache virtuelle]

$T < Td$: $S = Dh \cdot Td / (1/3 T + 2/3 Td)$

En cas de vache : $S = 2/3 Ddh$

Score, épreuve de Distance

En cas d'arrivée :

$T \geq Td$: $S = 1/3 Dh + 2/3 Dh (Td/T)$ et au moins $2/3 (1/3 Dh + 2/3 Ddh)$ [vache virtuelle]

$T < Td$: $S = 1/3 Dh + 2/3 Dh \cdot Td / (1/3 T + 2/3 Td)$

En cas de vache : $S = 2/3 (1/3 Dh + 2/3 Ddh)$

Classement par classe

$S_p = S - P$ (au minimum 0, en cas de pénalités techniques)

Classement général par classe

S_g = total des scores de toutes les épreuves (S_p)

les ex-aequo sont départagés par la position après l'épreuve précédente

Classement combiné - pour toutes les classes dont la journée d'épreuve est valide

T_{dm} = temps d'épreuve du jour (T_d) le plus fort de toutes les classes

S_c = Score par classe (S_p), multiplié par T_{dm} , divisé par T_d .

Classement général combiné

V_e = Score du jour (S), divisé par le temps d'épreuve (T_d)

V_{em} = moyenne des 5 meilleures vitesses équivalentes (V_e) du jour, toutes classes confondues

T_e = temps d'épreuve (T_d) multiplié par la vitesse de référence du jour (V_{em}), divisée par la vitesse de référence (V_o)

T_t = pour chaque classe, total des temps d'épreuve (T_e) des épreuves valides effectuées

T_{tm} = T_t le plus fort de toutes les classes

S_{gc} = score général (S_g), multiplié par T_{tm} , divisé par T_t

les ex-aequo sont départagés par la position après l'épreuve précédente.

ANNEXES

1. Liste des pénalités prévues
2. Liste des handicaps DAeC (d'après http://daec.de/se/downfiles/index_2006.pdf)
3. Carte d'aérodrome
4. Fiche de vache

7.7. Liste des pénalités prévues, transposées en km [section 12.8 du règlement fédéral]

en gras : les différences par rapport au règlement fédéral

Type d'irrégularité	Première fois	Récidive	Maximum
Masse excessive ou insuffisante de W kilogrammes	W x 0,4 km	n x W x 0,4 km	n x W x 0,4 km
Information fautive, tardive ou manquante :			
Documentation incomplète	Pas de décoll.	Pas de décoll.	Pas de décoll.
Contrôle de la configuration incomplète	Pas de décoll.	Pas de décoll.	Pas de décoll.
Annonce de l'heure de départ après plus de 30 minutes	Sans objet - départ régaté		
Annonce de l'heure de départ différente de l'heure réelle	Sans objet - départ régaté		
Échange du logger sans prévenir l'organisation	2 km	4 km	5 km
Mauvais réglage du logger (intervalle d'enregistrement > 10s)	avertissement	2 km	5 km
Délai > 15 mn de remise du logger ou > 30 mn pour le certificat d'atterrissage aux organisateurs.	Avertissement	2 km	5 km
Délai > 30 mn de remise d'un document de soutien	Avertissement	2 km	5 km
Compte rendu d'atterrissage incomplet	Avertissement	2 km	5 km
Annonce erronée à l'arrivée : plus de 5% de la distance	Avertissement	2 km	5 km
Annonce erronée à l'arrivée : nombre de points de virage incorrect)	Avertissement	2 km	5 km
Départ incorrect :			
Départ avant l'ouverture, entre 0 et 30 secondes	10 km	10km	10 km
Départ avant l'ouverture, entre 30 et 60 secondes	20 km	20km	20 km
Départ avant l'ouverture, au delà d'une minute	non valable	non valable	non valable
Départ incorrect - à moins de 0,5 km de la ligne ou du secteur de départ	10 km	10 km	10 km
Départ incorrect - à plus de 0,5 km de la ligne ou du secteur	non valable	non valable	non valable
Départ valable a un mauvais point de départ	20 km	20 km	20 km
Point de virage incorrect :			
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	non valable	non valable	non valable
Pilotage dangereux ou risqué.			
Vol en nuage	20 km	Disqual. jour	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. jour	Disqualification
Arrivée sous la hauteur ou l'altitude minimale	5 km	n x 5 km	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. jour
Dépasser l'altitude maximale (définie au briefing) de plus de 100 m	vaché à l'entrée	Disqual. jour	Disqualification
Départ au dessus de l'altitude maximale	0,2 km/m	n x 0,2 km/m	Disqual.
Vol en zone réglementée ou interdite	vaché à l'entrée	Disqual. jour	Disqualification
Atterrissage après 21h30	2 km / minute	Disqual. jour	Disqualification
Tricherie ou falsification de document :			
Falsification de document	Disqualification	Disqualification	Disqualification
Tentative de se faire aider par un avion ou un planeur non concurrent pour trouver une ascendance	Disqual. jour	Disqualification	Disqualification
Autres infractions :			
Vol sous influence de l'alcool	Disqual. jour	Disqualification	Disqualification
Contrôle antidopage positif	Voir la politique FAI		
Excès d'envergure en classes club, 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.

Liste des handicaps GPG 2008

Planeurs et motoplaneurs

Offene Klasse

eta	132
Nimbus 4; ASW 22BL; ASH 25 EB 28	128
Nimbus 3/25,5m; ASW 22 B; ASH 25/>26m; 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 2 b/c; fs 29; LAK 12	116
Jantar 19m; Kestrel 19m.....	114
DG 500/505 22m; Stemme S 10; B 13; Mü 27; ASW 12	110

18m Klasse

SB 14; ASH 26; Ventus 2/18m; DG 800/18m; LAK 17/18m; ASG 29 18m	
Antares 18m; LS 10/18m	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 304/17 / 304CZ17,4	112
DG 200/17; LS 3/17; DG 400/17; Mosquito 17m	110
Diamant 18m; BS 1; D 36	108

15m Klasse

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

Standardklasse

LS 8; Discus; ASW 24; SZD 55; SB 13; Discus 2; ASW 28; LAK 19	
Genesis; AK 8.....	108

Standard-/Clubklasse

LS 4; LS 7; DG 300; DG 303 ; Falkon; LS 3 Std.; SB 12; AFH 24; Glasflügel 304C106	
--	--

Clubklasse

FK-3; SB 8; Speed Astir II; PIK 20 D/E	106
Mü 26; Diamant 16,5m; Cirrus B 18,34m ; DG 300 ohne EZ; AK 5; Pegase	104
LS 2; H 301; Cobra 17m.....	102
ASW 19; DG 100; LS 1 f; Hornet; Std. Jantar; Std. Astir, SZD 59; Ph.bus B 3	
Cirrus/Cirrus VTC 17,74m ; Std. Cirrus 16m ; Ph.bus C1; D 37; SB 7; Elfe 17m	
Std. Libelle 17m; Delphin I	100
ASW 15; Std. Cirrus; Std. Libelle; LS 1-0,c,d; Cobra 15; ASW 19 Club	
DG 100 Club; D 38, Mü 22b; Pajno V1/2; Apis M 15m; Apis 2; Bee	98
Astir CS; Astir CS 77; Club Libelle; Salto 15m/15,5m; Elfe S3/S4	
Mistral C; Ph.bus B; SHK; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; VSO-10	96
Astir CS Jeans; fs 25; Elfe ohne EZ; Ph.bus A, VSO-10 C; JP 15/36; Silent 2	
TST-10 Atlas	94
G 102 Club Astir; ASK 23; Ph.nix; Carat; Kiwi; JP 15/34; Apis WR.....	92

Fortsetzung Clubklasse

SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb; Std. Austria SH1; SF 27 B	90
SB 5 e; SF 27 A; Foka; Zugvogel III a; H 101 Salto; SF 30	
PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ; Std. Austria SH; Geier; ASK 18	88
Ka 6 E; Ka 10; SB 5 a-c; SZD 30 Pirat; SIE 3; Std. Austria; VT16/116 Orlic	
Pilatus B4 ohne EZ; Zugvogel I,II,IV; PW 5; Solo L 33; Greif II	86
SF 26; Ka 6; H 30; Silent Club; Silent AE-1	84
Sagitta; ASK 14, SZD 22; SFS 31.....	82
LCF II; Weihe 50	80
Ka 8; L-Spatz, Lunak LF 107	78
Minimoa; Banjo	76
Spatz 13m; AV 36; RF 4	74
Piccolo	68
Rh.nsperber	62
Rh.nbussard	60
Grunau Baby; Ka 1; Ka 3	54

Doppelsitzer-Klasse

Duo Discus; DG1000/20m; LS 11	110
Janus C mit EZ; DG 500/505 (Orion) 20m; fs 33	108
Janus C ohne EZ; B 12; Calif A 21; DG 1000/18m	106
Janus 18,2m; DG 505 Orion 18m	104
DG 500/505 Trainer EZ	100
DG 500/505 Trainer ohne EZ; fs 31; Twin III/20m	98
G 103 Twin III, AFH 22	96
Twin Astir mit EZ	94
Twin Astir ohne EZ; G 103 Twin II; ASK 21	92
SF 34 mit EZ	88
SF 34 ohne EZ; PW 6	86
SZD 50 Puchacz; Bergfalke IV; IS 28 B2	84
Kranich III; Condor IV	80
ASK 13; Bergfalke III; Bocian; L-23 Super Blanik 18,2 m ; ASK 16; RF 5 B	
RF 10; SF 28A	78
Ka 7; Ka 2 B; Bergfalke II, L13 Blanik; L 23 Super Blanik; SZD-45; Dimona	
G 109; SF 25 a-c.....	76
Ka 2; Kranich II; RF 5	74
Rh.nlerche; Specht	54

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

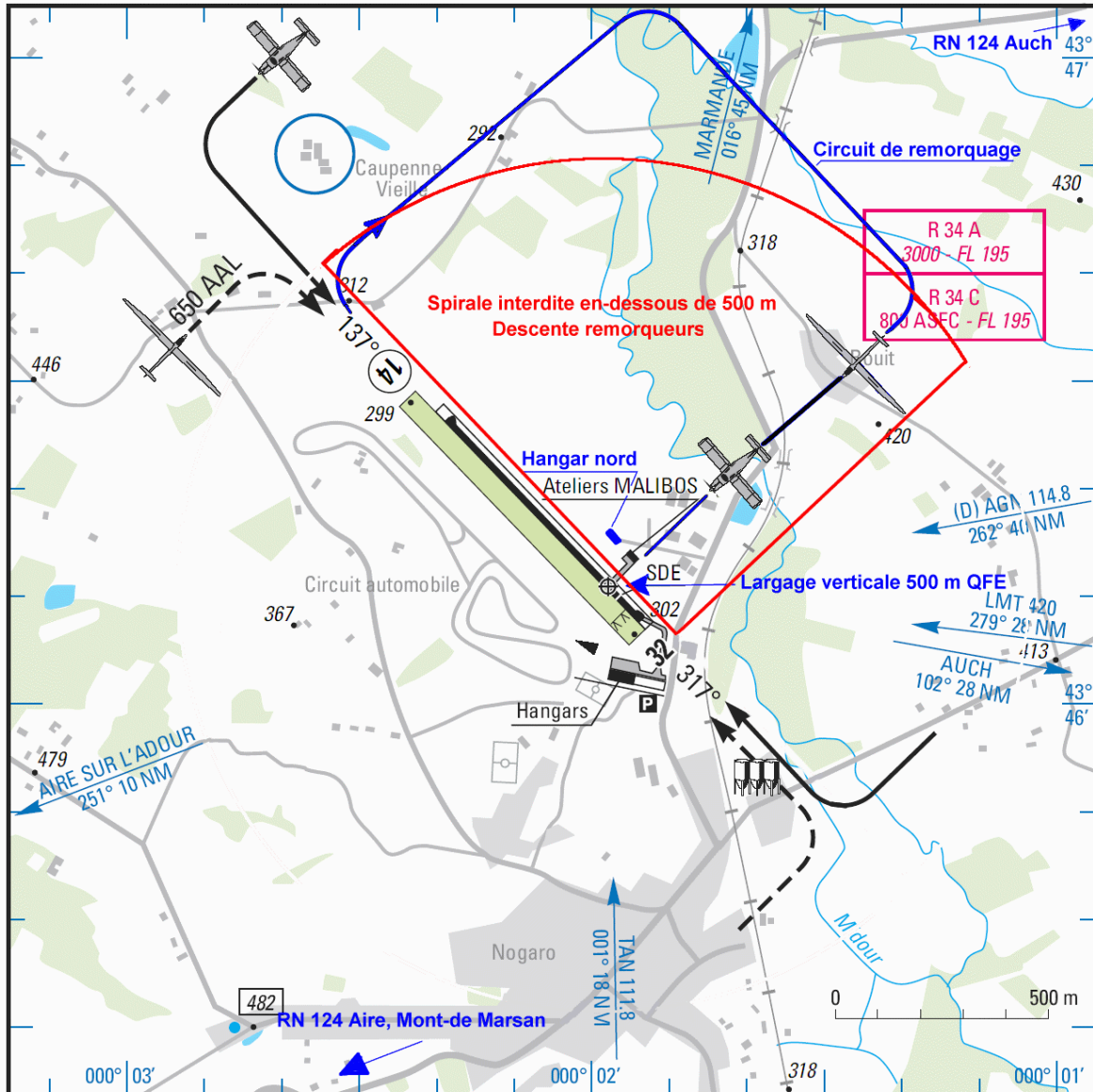
LAT **43°46.130' N**

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 Paved	2.6 -/-	800	800	800
32 R	317				800	800	700
14 R	137	950 x 65	Non Revêtue Unpaved	-	950	950	950
32 L	317				950	950	870

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL

Grand Prix de Gascogne de vol à voile
Fiche d'atterrissage en campagne

A remplir entièrement avant de transmettre au PC vache
par téléphone au 0 562 088 082 ou via votre dépanneur

Date de l'épreuve :

Classe :

Nom du pilote :

Numéro de concours :

Nombre de points ou secteurs de virage tournés :

Dans le cas d'une épreuve à secteurs imposés :

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

Heure d'atterrissage : h mn

Coordonnées d'atterrissage :

N ° ' 1/1000 de '

W ou E ° ' 1/1000 de '

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

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

Indications pour les dépanneurs (le cas échéant) :