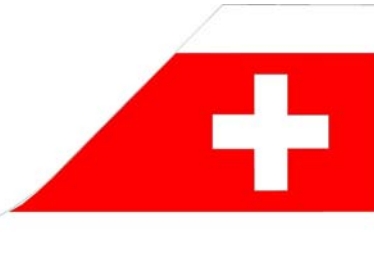


PFA



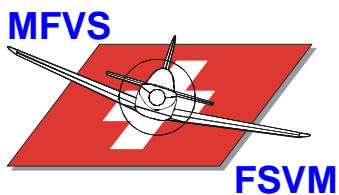
PRECISION FLYING ASSOCIATION SWITZERLAND

RÈGLEMENT DU CONCOURS

POUR LE

CHAMPIONAT SUISSE DE VOL DE PRÉCISION

EDITION 2009



RÈGLEMENT DU CONCOURS POUR LE VOL DE PRÉCISION

Edition 1.1.2009 – PFA / AeCS

Table des matières:

	Page
1. Nature et but	3
2. Dispositions / bases générales	3
3. Organisation	3
4. Exécution	4
A Partie administrative	4
4.1 Catégories	4
4.2 Matériel de vol	5
4.3 Généralité sur le déroulement du concours	5
4.4 Notation, classement	6
4.5 Exclusion, disqualification	6
B Partie technique	7
4.6 Plan du vol de précision	7
4.7 Vol de navigation: évaluation visuelle-manuelle	9
4.8 Vol de navigation: évaluation avec logger GPS	10
4.9 Observations	13
4.10 Atterrissages de précision	13
5. Conditions de participation	16
6. Inscription	17
7. Consultation du dossier, recours et protêt	18
8. Validité du titre	19
9. Responsabilité / assurances	19
10. Mise au concours / invitation	20
11. Dispositions finales	20
ANNEXE 1 Points de contrôle, itinéraires de vol correct	21
ANNEXE 2 Marquage du champ d'atterrissage	22
ANNEXE 3 Signes au sol	23
ANNEXE 4 A Competition Flight Plan	24
ANNEXE 4 B Competition Flight Plan (PrecisWin)	25
ANNEXE 5 Table des points de pénalité	26
ANNEXE 6 Evaluation du survol des points de changement de direction (avec procédure Turn) lors de l'évaluation avec logger GPS	28

Pour faciliter la lecture de ce règlement, seul la forme masculine a été utilisée. La forme féminine correspondante est cependant aussi incluse.

1. Nature et but

- 1.1 Le championnat suisse de vol de précision (PFSM) de l'Aéro-Club de Suisse (AéCS) est une manifestation sportive dans le sens de l'article 3.1.2 du Code Sportif de la Fédération Aéronautique International (FAI) / Section 1.
- 1.2 Le vol de précision développe et approfondit les aptitudes suivantes:
 - pilotage plus sûr d'aéronefs
 - calcul d'un plan de vol exacte à l'aide de moyens auxiliaires de base
 - vol d'un track exact en respectant un timing strict et en solutionnant simultanément des tâches d'observation (aptitude multi-tasking)
 - atterrissage sûr et précis dans des conditions difficiles (simulation d'atterrissages forcés, de panne de moyens aérodynamiques, de pistes raccourcies et plus étroites, d'obstacles dans l'approche, etc.)
- 1.3 Le PFSM comprend trois groupes de notation:
 - Planification et exécution d'un ou plusieurs vols de navigation
 - Réalisation de tâches d'observation
 - Exécution d'atterrissages de précision dans 2 resp. 4 configurations différentes d'approche
- 1.4 Le PFSM se dispute en catégorie "Equipe" et "Solo"; les tâches de ces deux catégories ne sont pas forcément identiques.
- 1.5 Les membres de l'équipe nationale de vol de précision sont recrutés parmi les participants de la catégorie "Solo", selon le règlement valable de qualification.

2. Dispositions / bases générales

- 2.1 L'AéCS, en tant que membre de la FAI et de Swiss Olympic, est le représentant de la discipline sportive en aviation en Suisse. Il incombe à l'AéCS la souveraineté du sport lors de la réalisation des championnats suisses.
- 2.2 Les championnats suisses sont disputés selon le règlement PFSM valable au moment de la mise au concours / de l'invitation.
- 2.3 Le travail de média de la manifestation est à coordonner avec le responsable des médias de l'AéCS.
- 2.4 Le PFSM se déroule chaque année.
- 2.5 Le lieu et la date du PFSM sont déterminés par le comité de la Precision Flying Association (PFA), en accord avec l'hôte local et avec le chef responsable du concours. Le lieu et la date sont soumis au comité du MFVS.
- 2.6 Le PFSM doit avoir lieu avant le championnat européen ou mondial de vol de précision.
- 2.7 Un PFSM dure en général deux jours, un jour supplémentaire est prévu en réserve. Lors de la publication du concours, une date de remplacement peut est prévue au besoin.

3. Organisation

- 3.1 Le comité du MFVS nomme un organisateur responsable de l'exécution du PFSM. En général, il s'agit de la PFA.

- 3.2 L'organisateur nomme le chef du concours. Ce dernier doit posséder une expérience dans le vol de précision ainsi que dans l'organisation d'un tel concours.
- 3.3 Le chef du concours nomme ses chefs de ressort. Ensemble, ils forment la direction du concours.
- 3.4 Le chef du concours prend toutes les décisions de première instance. Les chefs de ressort ont dans ce cas une fonction de conseiller.
- 3.5 Le comité du MFVS nomme les membres du jury sur proposition du chef du concours.
- 3.6 Le jury est composé d'au moins trois membres expérimentés dans le vol de précision.
- 3.7 Le jury se constitue lui-même. En cas d'égalité de voix, la voix du président du jury compte double.
- 3.8 Le jury surveille et contrôle tout le concours et fait en sorte que les éventuels protêts soient traités de manière compétente et expéditive.
- 3.9 Le jury n'intervient en général pas directement dans le concours. L'interlocuteur du jury est le chef du concours.
- 3.10 La composition du jury et de la direction du concours doit être communiquée à tous les concurrents et aides avant le début du championnat; une même personne ne peut siéger à la fois dans la direction du concours et dans le jury.

4. Exécution

A Partie administrative

4.1 Catégories

- 4.1.1 La participation au même PFSM n'est possible que dans l'une des deux catégories
- 4.1.2 Catégorie **EQUIPE**
 - Une „Equipe“ est constituée d'un pilote et d'un navigateur.
 - A l'exception des atterrissages de précision, toutes les tâches imparties doivent être réalisées en commun.
 - Lors des atterrissages de précision, le navigateur ne doit pas être impérativement à bord.
- 4.1.3 Catégorie **SOLO**
 - Dans la catégorie "Solo", les concurrents résolvent seuls toutes les tâches imparties.
 - Pour pouvoir participer une première fois dans la catégorie "Solo", le concurrent doit déjà avoir effectué comme pilote au moins deux concours PFSM au cours des trois dernières années. Des exceptions peuvent être accordées par le comité de la PFA ensemble avec le chef du concours.
 - Les pilotes ayant plus de 300 heures de vol comme PIC peuvent participer pour la première fois dans la catégorie "Solo" pour autant qu'ils aient effectué comme pilote ou navigateur au moins un concours au cours des deux dernières années.
 - Un pilote ayant participé une fois dans la catégorie „Solo“ peut y rester tant que sa participation en tant que pilote dans l'une des deux catégories ne soit pas interrompue pendant plus de deux ans.
 - Un pilote ayant participé une fois dans la catégorie „Solo“ et ayant plus de 300 heures de vol comme PIC peut y rester définitivement.
 - Les années pendant lesquelles aucun PFSM n'a lieu ne comptent pas pour le décompte ci-dessus.

4.2 Matériel de vol

- 4.2.1 Sont autorisés tous les avions monomoteur ayant un poids minimum (minimum empty dry weight) de 175 kg. Les avions du concours doivent être aptes à voler, agréé et pouvoir fonctionner selon les directives du fabricant.
- 4.2.2 La vitesse minimale TAS pour le concours se monte à 60 nœuds
- 4.2.3 L'autonomie de vol ne doit pas être inférieure à 3 heures.
- 4.2.4 L'avion doit être équipé d'une radio.
- 4.2.5 Un avion ne peut être occupé que deux fois au maximum dans un même PFSM. Une double occupation doit être indiquée lors de l'inscription.
- 4.2.6 Une subdivision en catégorie d'avions n'a pas lieu.
- 4.2.7 Le chef du concours peut, au besoin, ordonner l'enlèvement de la protection de roue du train d'atterrissage principal. Ceci est communiqué aux concurrents lors de la mise au concours. Le démontage est du ressort du concurrent.
- 4.2.8 Le chef du concours peut, au besoin, ordonner que toutes les roues des deux côtés soient pourvues de traits blancs en diagonale bien visibles. Ceci est communiqué aux concurrents lors de la mise au concours. Le marquage est du ressort du concurrent.
- 4.2.9 Les numéros de départ éventuellement attribués doivent être placés par les concurrents de manière bien visible sur le côté intérieur d'une des fenêtres latérales arrière, ainsi que, le cas échéant et selon directive, sous une aile. Dans les deux cas, le côté choisi sera défini auparavant par la direction du concours à la suite du briefing.
- 4.2.10 Pendant tout le PFSM, seul l'avion inscrit pourra être utilisé. Si une cause technique impose un changement d'avion, le chef du concours doit en être immédiatement informé, lequel prend une décision sur proposition du pilote.

4.3 Généralité sur le déroulement du concours

- 4.3.1 Le jour du concours de navigation, aucun concurrent, aide, connaissance ou parent n'est autorisé à aller dans les airs avant son vol du concours ou de venir en avion. Le chef du concours peut délivrer des exceptions.
- 4.3.2 Au début du PFSM, le concurrent reçoit lors d'un briefing toutes les informations nécessaires au déroulement en général du PFSM. Au besoin, d'autres briefings sont tenus.
- 4.3.3 Tous les briefings officiels sont obligatoires pour tous les pilotes.
- 4.3.4 Ces informations ainsi que toutes les instructions suivantes de la direction du concours doivent être respectées.
- 4.3.5 Toutes les autres annonces officielles, comme par exemple modifications éventuelles du programme, autres instructions, seront affichées en un endroit central, appelé "INFO-STELLE", qui doit être porté à la connaissance de tous les concurrents lors du briefing.
- 4.3.6 Chaque pilote doit consulter régulièrement cet "INFO-STELLE". Des conséquences de la non observation de l'instruction précédente doivent être supportées par le participant lui-même et ne peuvent en aucun cas être invoquées en cas de protestation ou de recours.

- 4.3.7 L'ordre des groupes de notation est laissé au libre choix de la direction du concours.
- 4.3.8 L'ordre chronologique de départ est défini sur la base de la TAS annoncée puis par tirage au sort.

On tiendra compte du fait qu'un avion puisse être utilisé par deux concurrents lors de la détermination de l'ordre chronologique de départ.

Une éventuelle nouvelle définition de l'ordre chronologique de départ ne sera effectuée qu'à l'occasion d'une nouvelle mise au concours du PFSM

- 4.3.9 Si une raison impérieuse imposait un changement de l'ordre chronologique de départ ou une autre mesure, ceci peut être défini pour l'épreuve du moment par le jury au plus tard 30 minutes avant le départ du premier concurrent.
- 4.3.10 L'heure officielle est déterminée par la direction du concours. Cette heure officielle du concours doit pouvoir être lue sur une horloge numérique dans la zone d'entrée du local de préparation pour le vol de navigation.
- 4.3.11 Toutes les indications de temps sont basées sur l'heure locale (LT).
- 4.3.12 La direction du concours décide de l'exécution du vol de navigation et des atterrissages de précision jusqu'à 30 minutes au plus tard avant le début publié de chaque épreuve.

4.4 Notation, classement

- 4.4.1 Les deux catégories sont notées et classées entièrement indépendamment les unes des autres pour la notation individuelle.
- 4.4.2 Les points de pénalité des tâches de chaque groupe de notation sont additionnés en un total.
- 4.4.3 Le vainqueur du vol de précision est celui qui, dans sa catégorie, obtient la plus petite somme des points de pénalité additionnés de tous les groupes de notation.
- 4.4.4 Le champion suisse d'atterrissage de précision est celui qui au total (pour les deux catégories) lors des atterrissages de précision obtient la plus petite somme des points de pénalité additionnés de tous les atterrissages individuels.
- 4.4.5 Si plusieurs concurrents obtiennent le même nombre total de points, on tiendra compte alors du plus petit nombre de points de pénalité additionnés des groupes de notation: plan de vol et navigation, puis ceux du groupe de notation atterrissage de précision. Si cela ne suffit toujours pas, le pilote ayant le moins d'heures de vol à son actif sera le mieux classé.

4.5 Exclusion, disqualification

Est exclus ou disqualifié celui qui:

- 4.5.1
- ne met à disposition aucun aide (exception chiffre 5.4) ou que ce dernier ne remplit pas correctement ou complètement les fonctions assignées ou se comporte de manière non sportive.
- 4.5.2
- n'accepte et n'exécute pas les tâches à l'heure prescrite.
- 4.5.3
- ne respecte pas les prescriptions et les dispositions du règlement.
- 4.5.4
- ne s'en tient pas aux instructions de la direction du concours ou du jury.

- 4.5.5 • se comporte de manière antisportive, dont spécialement en cas de tricherie.
- 4.5.6 • fait, le jour du PFSM, des atterrissages ou des approches dans ou sur les champs préparés pour les atterrissage de destination. Exception: seul un atterrissage par avion lors de l'arrivée est autorisé.
- 4.5.7 • met en danger lui-même ou d'autres par des manœuvres aériennes dangereuses.
- 4.5.8 • endommage par imprudence et de manière grave son avion ou celui d'autrui.
- 4.5.9 • se rend responsable d'une quelconque infraction à la loi sur l'aéronautique.
- 4.5.10 • prend avec lui pendant tout le championnat (à l'exception des atterrissages de précision) un quelconque appareil de communication ou de navigation (téléphone mobile, radio-téléphone, PDA, GPS, Laptop, scanner, etc.).

Exception:

Logger GPS (selon chiffre 4.8) ainsi que les appareils de communication et de navigation listés ci-dessus, pour autant qu'ils aient été mis sous scellés par la direction du concours. Le sceau doit être présenté pour contrôle après la fin du concours.

- 4.5.11 • communique avec des personnes n'appartenant ni au jury ni à la direction du concours. Ceci dès le moment où le concurrent pénètre dans le local de préparation jusqu'au moment où le débriefing est achevé et qu'une isolation éventuelle ordonnée (zone de neutralisation) soit levée.

Même après le débriefing, il n'est pas permis de communiquer avec les concurrents qui n'ont pas encore commencé leur concours.

- 4.5.12 • modifie pour les atterrissages de précision le train d'atterrissage, les roues, la suspension, etc. de façon quelconque non prévue explicitement par le fabricant.
- 4.5.13 Exclusions et disqualifications sont de la compétence du chef du concours. Elles doivent être communiquées au concerné le plus rapidement possible pratiquement.

Elles ont également un caractère de première instance et peuvent être transmises moyennant protêt au jury.

B Partie technique

4.6 Plan du vol de précision

- 4.6.1 5 minutes avant l'heure prévue pour la remise des tâches, laquelle sera désignée par "H0" (=H zéro) par la suite, les concurrents peuvent s'annoncer au contrôle d'entrée de la salle de préparation.
Là s'effectue un contrôle et tous les récipients emportés sont examinés afin de rechercher des objets ou documents interdits.

3 minutes avant "H0", les concurrents peuvent pénétrer dans le local de préparation et installer leur place de travail.

A l'heure prévue "H0", le concurrent reçoit sur demande dans une enveloppe au moins les documents suivants:

- Une carte du concours à l'échelle 1:200'000 avec les points de départ et de destination déjà inscrits ainsi que tous les points de changement de direction; le trou d'épingle entouré est déterminant.
- La tâche de vol avec les instructions générales et les indications de vol, en particulier l'heure de départ du vol, les hauteurs de vol à respecter et les distances des sections de vol en milles nautiques (NM) avec une précision d'un dixième de mille.
- Éventuellement une esquisse des points de départ, de changement de direction et de destination.
- Éventuellement une carte avec les procédures prescrites d'approche et de départ.
- 2 formulaires de plan de vol selon l'annexe 4 A, ou à partir d'un programme d'analyse (p. ex. PrecisWin) selon ANNEXE 4 B.
- 1 jeu de photos.

4.6.2 D'autres informations importantes pour la préparation du plan de vol, en particulier la direction et la force du vent sont indiquées dans la salle de préparation. Pour les calculs, une valeur du vent (min. 5, max 20 nœuds) est fixée à l'avance, ce qui ne correspond pas forcément aux conditions réelles du vent.

4.6.3 Toutes les vitesses doivent être indiquées en nœuds.

La TAS indiquée lors de l'inscription est déterminante pour les calculs.

4.6.4 Sur la base des ces données et informations, le concurrent doit préparer un plan de vol de précision pour le parcours de navigation défini et qui doit contenir les indications suivantes:

- True Heading (TH) pour chaque section
- Heure de vol (EET) pour chaque section (en minutes et secondes)

Les temps de vol pour les procédures Turns prescrites ne doivent pas être inclus dans ces calculs. Les temps de survol (ETO) ne sont également pas calculés.

4.6.5 Au plus tard 30 minutes après "H0", cependant pas avant 20 minutes, le concurrent doit remettre son plan de vol de précision au poste défini pour cela.

Après la remise de son plan de vol de précision calculé, au plus tôt cependant 20 minutes après "H0", le concurrent reçoit un plan de vol calculé par ordinateur qui se base sur la TAS annoncée, le vent officiel du concours et la variation locale et contient les données suivantes:

- True Track (TT)
- True Heading (TH)
- Ground Speed (GS)
- Temps de survol des points de départ, de destination et de changement de direction (ETO)
- Temps d'étapes [Time on leg] (EET)

4.6.6 La minute pour d'éventuelles procédures Turns prescrites est déjà comptée dans le temps d'étape suivant le point de changement de direction.

4.6.7 Le concurrent doit préparer son vol de navigation sur la base des données du plan de vol reçu et établi par l'ordinateur.

4.6.8 Le concurrent doit quitter le local de préparation au plus tard 60 minutes après "H0".

4.6.9 Le concurrent dispose encore de 15 minutes pour se rendre à l'avion et y entreprendre toutes les préparations nécessaires pour pouvoir décoller à l'heure de départ ordonnée.

4.6.10 Pour tous les calculs, seules des calculatrices indépendantes du réseau sont autorisées.

Les membres de l'équipe nationale et les pilotes désignés par le comité MFVS ou le comité PFA pour la relève n'ont droit qu'à des calculatrices mécaniques.

4.7 Vol de navigation: évaluation visuelle-manuelle

4.7.1 Seules la carte du concours, remise en deux exemplaires pour la catégorie "Equipe", et une carte ICAO sont autorisées à être emportées et utilisées comme matériel de navigation.

4.7.2 Le départ du vol de navigation ne peut être pris que si on a la garantie que la visibilité moyenne de vol sur tout le parcours, éventuellement réduit, se monte à au moins 5 km, qu'elle ne tombe pas momentanément en dessous de 1,5 km et que les hauteurs minimales légales de vol et les distances aux nuages puissent être respectées.

4.7.3 Si un concurrent ne peut prendre le départ de son vol de navigation, il doit le communiquer par radio à la direction du concours. Il reste attaché dans l'avion et ne parle avec personne jusqu'à ce qu'il reçoive d'une personne officielle d'autres informations ou qu'il soit éconduit de l'avion.

4.7.4 Le vol de navigation a une longueur de 70 NM au minimum et de 100 NM au maximum.

Il est divisé en 5 sections droites au minimum et 8 au maximum, sans compter l'envol au point de départ et le vol de retour depuis le point de destination.

En plus du départ (Take-off-Gate), des points de départ et de destination pour lesquels des contrôles de temps sont obligatoires, le concurrent doit passer au moins 5 contrôles de temps, dont au moins 2 sont des contrôles de temps secrets.

4.7.5 Les points de contrôle sont positionnés et installés de façon à ce que la zone d'observation latérale mesurée du sol se monte à au moins 45° à gauche et à droite du Track (voir l'Annexe 1)

L'identification positive de l'avion au sol est réalisée lorsqu'il peut être identifié par au moins une caractéristique. Les caractéristiques d'identifications sont:

- Immatriculation et/ou éventuelle désignation officielle
- Type de l'avion et coloris

4.7.6 Si un concurrent passe un point de contrôle "off-track" et/ou pas à la hauteur de vol prescrite, il risque de ne pas être identifié et recevoir ainsi des points de pénalité maximum par contrôle du temps en tant que "not observed".

4.7.7 Le temps de survol est mesuré lorsque l'avion croise pour la première fois sur le "Inbound-Track" correct un plan vertical qui fait un angle droit avec le Track.

4.7.8 Le point de départ et de destination ainsi que tous les points de contrôle et de changement de direction doivent être survolés dans la direction correcte, c'est-à-dire sur le "Inbound-Track" (pas de différence plus grande que 90 degrés par rapport au Track).

4.7.9 Des virages supérieurs à 180 degrés ne sont pas autorisés, même dans une exécution interrompue, à l'exception des procédures Turns prescrites.

- 4.7.10 Des différences de plus de 90 degrés par rapport au "Inbound-Track" de chaque section ne sont pas autorisées.
- 4.7.11 Les procédures Turns sont prescrites aux points de changement de direction et doivent impérativement être exécutées si le True Track (TT) change de plus de 90 degrés. La section suivant le point de changement de direction est majorée d'une minute dans le plan de vol de l'ordinateur.
- 4.7.12 Le point de départ et de destination ainsi que les points de changement de direction doivent être clairement identifiables aussi bien sur la carte qu'au sol. Ils doivent être marqués par une lettre, ceci dans un rayon maximum de 30 mètres au point significatif.
- 4.7.13 Des contrôles de temps secrets peuvent être marqués par un signe. Ils peuvent avoir lieu au plus tôt 800 m (espace de manœuvre) après un point de changement de direction.
- 4.7.14 La hauteur de vol, en général 1'000 ft AGL, est prescrite et peut être contrôlée et évaluée.
- 4.7.15 Pendant tout le vol de navigation, le concurrent doit être à l'écoute de la fréquence prescrite dans les tâches et, aux points de contrôle prescrits, émettre le cas échéant les annonces ordonnées. L'utilisation de la radio dans d'autres buts est interdite, excepté en cas d'urgence.
- 4.7.16 A la fin du vol de navigation, le concurrent dispose de 5 minutes pour compléter sa carte du concours et autres documents.

Le temps débute à l'arrêt de l'avion sur la place de parking et n'est valable que si le concurrent ne quitte pas l'avion, respectivement qu'aucune personne non autorisée ne s'approche de l'avion. Après 5 minutes au plus, tous les documents reçus sont à remettre au fonctionnaire présent.

Si aucun fonctionnaire n'est présent, les dispositions ci-dessus sont quand même valables. Après écoulement des 5 minutes, il faut attendre le fonctionnaire dehors, mais dans les environs de l'avion, avec les documents dans une enveloppe fermée.

- 4.7.17 Un débriefing avec les concurrents est tenu immédiatement après le vol de navigation. Celui-ci comprend:
- Remarques et constatations par le concurrent concernant les tâches, le vol de navigation et les tâches d'observation.
 - Analyse des tâches d'observation.

Par la signature du formulaire d'évaluation, le concurrent confirme l'exactitude de l'évaluation des résultats et des tâches. Ils ne peuvent ainsi plus faire partie d'un protêt.

4.8 Vol de navigation: évaluation avec logger GPS

- 4.8.1 Seuls les logger GPS agréés par la FAI/GAC peuvent être utilisés (les exigences sont documentées dans Sporting Code, Section 2, Annexe 4). Les logger GPS sont mis gratuitement à disposition par la direction du concours pour la durée du championnat.

Les logger GPS personnels répondant aux critères énoncés ci-dessus peuvent également être utilisés.

- 4.8.2 Si l'évaluation se fait avec des logger GPS, aucun auxiliaire n'est nécessaire aux points de contrôle des temps.

- 4.8.3 La responsabilité de l'utilisation correcte du logger GPS incombe au concurrent.
- 4.8.4 Avant chaque vol, le concurrent doit s'assurer que les anciennes données emmagasinées soient effacées.
- 4.8.5 La direction du concours utilise les données du logger pour évaluer le survol des points de contrôle, contrôler les procédures Turn prescrites (voir l'Annexe 6) et déterminer d'éventuelles infractions au règlement.
- 4.8.6 Les points de départ, de destination et de changement de direction ainsi que les points secrets de contrôle de temps définis au préalable doivent être passés par le concurrent à l'intérieur de la "Gate" définie.
- 4.8.7 La "Gate" s'étend sur 0,5 NM à gauche et à droite du point significatif. Au point de départ, la "Gate" est orientée à 90 degrés du „Outbound-Track“, aux autres points à 90 degrés du „Inbound-Track“.
- Le passage d'un point en dehors de la „Gate“ est considérée comme „not timed“.
- 4.8.8 Au point de départ, il y a une „extended gate line“ supplémentaire qui s'étend 1 NM à gauche et à droite du point de départ. Si cette „extended gate line“ est survolée dans la fausse direction (à l'opposé du „Outbound-Track“) à n'importe quel moment, cela donne des points de pénalité pour Circling.
- Le temps au point de départ (inclus „not timed“) est mesuré au moment où l'avion survole pour la première fois la „Gate“ (0,5 NM à gauche ou à droite) dans le sens de vol prévu.
- 4.8.9 Seules la carte du concours, remise en deux exemplaires pour la catégorie "Equipe", et une carte ICAO sont autorisées à être emportées et utilisées comme matériel de navigation
- 4.8.10 Le départ du vol de navigation ne peut être donné que si on a la garantie que la visibilité moyenne de vol sur tout le parcours, éventuellement réduit, se monte à au moins 5 km, qu'elle ne tombe pas momentanément en dessous de 1,5 km et que les hauteurs minimales légales de vol et les distances aux nuages puissent être respectées
- 4.8.11 Si un concurrent ne peut prendre le départ de son vol de navigation, il doit le communiquer par radio à la direction du concours. Il reste attaché dans l'avion et ne parle avec personne jusqu'à ce qu'il reçoive d'une personne officielle d'autres informations ou qu'il soit éconduit de l'avion
- 4.8.12 Le vol de navigation a une longueur de 70 NM au minimum et de 100 NM au maximum.
- Il est divisé en 5 sections droites au minimum et 8 au maximum, sans compter l'envol au point de départ et le vol de retour depuis le point de destination.
- Le départ (Take-off-Gate), le point de départ et de destination sont des contrôles de temps obligatoires. Le concurrent doit passer au moins 12 contrôles de temps, au maximum 15. Les points de changement de direction peuvent contenir un contrôle de temps, mais ceci n'est pas obligatoire.
- 4.8.13 Le point de départ et de destination ainsi que tous les points de contrôle et de changement de direction doivent être survolés dans la direction correcte, c'est-à-dire sur le "Inbound-Track" (pas de différence plus grande que 90 degrés par rapport au Track).
- 4.8.14 Des virages supérieurs à 180 degrés ne sont pas autorisés, même dans une exécution interrompue, à l'exception des procédures Turns prescrites.

- 4.8.15 Des différences de plus de 90 degrés par rapport au "Inbound-Track" de chaque section ne sont pas autorisées. Des points de pénalité pour „Ecart du trajet prévu de plus de 90 degrés“ sont donnés seulement si le logger GPS indique cet écart pendant plus de 5 secondes (par événement).
- Après le passage d'un point de changement de direction, aucun point de pénalité pour „Ecart du trajet prévu de plus de 90 degrés“ n'est donné pendant les 800 premiers mètres (espace de manœuvre).
- 4.8.16 Les procédures Turns sont prescrites aux points de changement de direction et doivent impérativement être exécutées si le True Track (TT) change de plus de 90 degrés. La section suivant le point de changement de direction est majorée d'une minute dans le plan de vol de l'ordinateur.
- 4.8.17 Le point de départ et de destination ainsi que les points de changement de direction doivent être clairement identifiables aussi bien sur la carte qu'au sol. Ils doivent être marqués par une lettre, ceci dans un rayon maximum de 30 mètres au point significatif.
- 4.8.18 Des contrôles secrets de temps peuvent être marqués par un signe. Ils peuvent avoir lieu au plus tôt 800 m (espace de manœuvre) après un point de changement de direction.
- 4.8.19 La hauteur de vol, en général 1'000 ft AGL, est prescrite et peut être contrôlée et évaluée.
- 4.8.20 Pendant tout le vol de navigation, le concurrent doit être à l'écoute de la fréquence prescrite dans les tâches. L'utilisation de la radio dans d'autres buts est interdite, excepté en cas d'urgence.
- 4.8.21 A la fin du vol de navigation, le concurrent dispose de 5 minutes pour compléter sa carte du concours et autres documents.

Le temps débute à l'arrêt de l'avion sur la place de parking et n'est valable que si le concurrent ne quitte pas l'avion et qu'aucune personne non autorisée ne s'approche de l'avion. Au plus tard après 5 minutes, tous les documents reçus ainsi que le logger GPS sont à remettre au fonctionnaire présent.

Si aucun fonctionnaire n'est présent, les dispositions ci-dessus sont quand même valables. Après écoulement des 5 minutes, il faut attendre le fonctionnaire dehors, mais dans les environs de l'avion, avec les documents dans une enveloppe fermée ainsi que le logger GPS.

- 4.8.22 Un débriefing avec les concurrents est tenu immédiatement après le vol de navigation. Celui-ci comprend:
- Remarques et constatations par le concurrent concernant les tâches, le vol de navigation et les tâches d'observation.
 - Evaluation des tâches d'observation.

De plus, les données du logger GPS sont introduites dans l'ordinateur prévu.

Par la signature du formulaire d'évaluation, le concurrent confirme l'exactitude de l'évaluation des résultats et des tâches. Ils ne peuvent ainsi plus faire partie d'un protêt.

4.9 Observations

- 4.9.1 Parmi les 16 observations au minimum, respectivement 25 observations au maximum, il faut:
- en identifier au minimum 8, au maximum 10 au moyen de photos.
 - reconnaître au minimum 8, au maximum 15 signes au sol (lettres ou signes).
- 4.9.2 Tous les objets des tâches d'observation décrits ci-dessus se trouvent sur la ligne de vol (ligne centrale du TT) ou au maximum 100 m. à gauche de celle-ci.
- 4.9.3 Les signes au sol sont disposés de sorte que la zone d'observation latérale mesurée du sol soit d'au moins 45° à gauche et à droite du Track (voir l'Annexe 1).
- 4.9.4 Aucun objet d'observation ne se trouve dans les 800 m après un point de changement de direction (espace de manœuvre).
- 4.9.5 Tous les signes et lettres sont disposés de façon à ce qu'ils soient reconnaissables au moins 600 m avant leur survol, en fonction de la hauteur de vol prescrite et de l'itinéraire prescrit (TT).
- 4.9.6 La position reconnue d'un des objets cités ci-dessus est à indiquer sur la carte du concours en la perçant avec la pointe d'une épingle. De plus, il faut noter de façon claire et bien lisible, à côté du marquage de la position, le numéro / lettre de la photo ou du signe reconnu au sol. Les signes et lettres sont à inscrire sur la carte comme ils se présentent sur la ligne d'approche correcte ("Inbound-Track"). La tolérance dans la direction est de 45 degrés.
- Le centre du trou de l'épingle est déterminant pour le jugement de la position. L'écart maximal toléré de la position est de 5 mm. Si l'écart est plus grand, l'objet est déclaré comme marqué faux.
- 4.9.7 Les photos, signes et lettres faussement identifiés et / ou faussement marqués reçoivent des points de pénalité accrus (voir l'Annexe 5).

4.10 Atterrissages de précision

- 4.10.1 Pour les atterrissages de précision, il est possible d'effectuer des voltes à gauche ou à droite.
- Entre les différents types d'atterrissage, aussi bien la direction d'atterrissage que le sens de rotation des voltes peuvent être changés.
- 4.10.2 La hauteur des voltes se monte à minimum 1'000 ft et maximum 1'200 ft AGL. La direction du concours peut réduire la hauteur minimale des voltes à 500 ft AGL pour les atterrissages à l'aide du moteur, pour autant que les conditions locales le permettent et que la visibilité minimale soit de 1,5 km.
- 4.10.3 En général, le concurrent choisit lui-même la distance latérale du vent arrière (Downwind). En cas de prescriptions locales impératives, la direction du concours peut fixer les voltes et l'angle minimal d'approche finale. Si le contrôle de l'angle minimal d'approche finale est pris en compte pour l'appréciation du vol, la direction du concours doit informer à temps les concurrents sur les méthodes de mesure utilisées et sur les mesures de pénalisation.
- 4.10.4 La direction du concours définit l'ordre chronologique des types d'atterrissage.

- 4.10.5 Normalement, tous les pilotes exécutent toujours un parcours avec le même type d'atterrissage.

La direction du concours peut cependant ordonner que chaque pilote exécute deux atterrissages consécutifs (sans s'arrêter).

- 4.10.6 La catégorie "Solo" exécute une fois chaque type d'atterrissage.

La catégorie "Equipe" exécute deux atterrissages pour chaque type A et B.

- 4.10.7 Types d'atterrissage:

Type A: Atterrissage à l'aide du moteur

Pendant l'approche et l'atterrissage, le concurrent peut utiliser les gaz, flaps et des glissades.

L'utilisation d'autres moyens aérodynamiques après l'engagement sur l'approche finale (Final) n'est plus permise.

Type B: Atterrissage d'urgence simulé

En vent arrière, à la hauteur de la ligne zéro, le concurrent doit réduire complètement les gaz jusqu'à la marche à vide, à la hauteur de vol prescrite. Ensuite, il n'a plus le droit de remettre des gaz. Pendant l'approche et l'atterrissage, le concurrent peut utiliser les flaps et des glissades.

L'utilisation d'autres moyens aérodynamiques après l'engagement sur l'approche finale (Final) n'est plus permise.

Type C: Atterrissage d'urgence simulé sans les flaps

En vent arrière, à la hauteur de la ligne zéro, le concurrent doit réduire complètement les gaz jusqu'à la marche à vide, à la hauteur de vol prescrite. Ensuite, il n'a plus le droit de remettre des gaz.

Les flaps ne doivent plus être actionnés entre le moment où les gaz sont réduits et le moment où l'avion touche le sol. Ils doivent rester entièrement rentrés pendant toute l'approche. Le concurrent peut utiliser des glissades pendant l'approche et l'atterrissage. L'utilisation d'autres moyens aérodynamiques après l'engagement sur l'approche finale (Final) n'est plus permise.

Type D: Atterrissage à l'aide du moteur avec obstacle

Pendant l'approche et l'atterrissage, le concurrent peut utiliser les gaz, flaps et des glissades:

En plus, l'avion doit survoler un obstacle haut de 2 mètres et placé à 50 mètres de la ligne zéro. Avant le survol de l'obstacle, aucune partie de l'avion ne doit se trouver plus bas que l'obstacle ("sous vol").

L'obstacle ne doit pas être touché.

L'utilisation d'autres moyens aérodynamiques après l'engagement sur l'approche finale (Final) n'est plus permise.

- 4.10.8 Les dimensions et les marquages du champ d'atterrissage sont indiqués dans l'Annexe 2. Le champ d'atterrissage marqué ne doit pas être quitté sur les côtés; dans ce cas, c'est le train d'atterrissage qui est déterminant.

- 4.10.9 Les avions avec roue avant doivent toucher le sol avec les deux roues du train d'atterrissage principal simultanément, sauf si des conditions de vent latéral sont présentes et que le signe correspondant est indiqué. Dans les deux cas cependant, la roue avant doit être encore en l'air.

Simultanément signifie: distance maximale entre la pose de la première roue du train d'atterrissage principal et la seconde = 5 mètres.
C'est la première roue posée du train d'atterrissage principal qui compte pour l'évaluation.

Si la distance est supérieure à 5 mètres, le point de contact évalué est celui qui donne le plus grand nombre de points de pénalité.

- 4.10.10 Les avions avec roue arrière doivent atterrir de façon à ce que la roue arrière soit plus basse que la ligne horizontale et les deux roues du train d'atterrissage principal touchent le sol simultanément.

Simultanément signifie: distance maximale entre la pose de la première roue du train d'atterrissage principal et la seconde = 5 mètres.
C'est la première roue posée du train d'atterrissage principal qui compte pour l'évaluation.

Si la distance est supérieure à 5 mètres, le point de contact évalué est celui qui donne le plus grand nombre de points de pénalité.

- 4.10.11 Comme point de contact pour des atterrissages avant la ligne zéro (zone négative), on compte le premier contact au sol avec n'importe quelle partie de l'avion. Pour les avions avec roue arrière, dans le cas d'un atterrissage propre sur trois points, on mesure le point de contact du train d'atterrissage principal :

Atterrissage propre sur trois points: la roue arrière posée en premier roue sur maximum 5 mètres avant que le train d'atterrissage principal se pose.

- 4.10.12 Comme point de contact pour des atterrissages derrière la ligne zéro (zone positive), on compte quand les deux roues du train d'atterrissage principal touchent définitivement le sol après tous les "Bounces" (rebonds).
- 4.10.13 En cas de contact au sol avant la ligne zéro (zone négative) et de "Bounces" derrière la ligne zéro (zone positive), on prend en compte le cas qui donne le plus grand nombre de points de pénalité.
- 4.10.14 Par "Bounce", on désigne le cas où une ou les deux roues du train d'atterrissage principal, après avoir touché le sol, sautent d'une hauteur supérieure au diamètre d'une roue du train d'atterrissage principal ou d'une longueur supérieure à 15 mètres.
- 4.10.15 Pour tous les quatre types d'atterrissage, on considère l'atterrissage comme "anormal" si:
- la roue avant d'un avion avec roue avant n'est pas en l'air lors de la prise de contact avec le sol.
 - la roue arrière d'un avion avec roue arrière n'est pas sous la ligne horizontale.
 - lors du premier contact avec le sol, une roue du train d'atterrissage principal est plus haute en l'air d'un diamètre de roue ou, après avoir touché le sol, elle s'élève à nouveau d'autant.
 - lors de conditions de vent latéral, la roue opposée au vent est en l'air de plus d'un diamètre de roue.
 - une partie quelconque de l'avion, autre que le train d'atterrissage, touche le sol (est valable aussi bien pour le départ que pour l'atterrissage).
 - les volets d'atterrissage sont rentrés à l'intérieur de la bande d'atterrissage.
- 4.10.16 Aux points de pénalité pour atterrissage "anormal", lesquels peuvent être cumulés, sont additionnés les points du point de contact ainsi que les éventuels autres points de pénalité supplémentaires.
- 4.10.17 Celui qui quitte latéralement le champ d'atterrissage après avoir touché le sol avec une roue quelconque reçoit des points de pénalité supplémentaires.

- 4.10.18 Si un départ, une approche ou un atterrissage est estimé comme dangereux par la direction du concours, le concurrent doit être immédiatement informé qu'il est disqualifié et aussitôt exclus du reste du concours.
- 4.10.19 Si, par des circonstances extérieures sur lesquelles il n'a aucune influence, un concurrent est empêché d'accomplir un atterrissage correct et non perturbé, la direction du concours peut autoriser, sur sa demande, une répétition de l'atterrissage de précision. La demande doit être déposée auprès de la direction du concours immédiatement après l'atterrissage.
- 4.10.20 Des conditions de vent latéral sont remplies si la composante de vent latéral mesurée sur la ligne zéro est supérieure à 8 nœuds et que la direction du concours montre le signal prévu à cet effet.

Il doit être montré aux concurrents atterrissant au plus tard 300 mètres avant la ligne zéro et ne peut plus être annulés pour ce concurrent.

Le signal est à placer au début du champ d'atterrissage, sur le côté gauche ou droite.

Si des conditions de vent latéral sont remplies, il est possible d'atterrir d'abord avec la roue opposée au vent sans que la seconde roue doive toucher le sol en même temps.

5. Conditions de participation

- 5.1 Les participants au MFVS doivent être membre du MFVS. Exception : les participants étrangers, par exemple, qui prennent part au PFSM; ils doivent cependant être pris dans un classement ouvert et non dans celui du PFSM.
- 5.2 Pendant tout le concours, seuls les candidats annoncés correctement ont le droit de participer.
- 5.3 Dans le cas d'une évaluation visuelle-manuelle, chaque concurrent de la catégorie "Solo" ainsi que chaque "Equipe" ont l'obligation de mettre à disposition un auxiliaire / aide pendant un temps défini par le chef du concours. Cet aide doit être apte à accomplir consciencieusement les tâches et fonctions ordonnées par le chef du concours.
- 5.4 Dans le cas d'une évaluation avec des logger GPS, aucun auxiliaire ne doit être mis à disposition. Cependant, les aides volontaires sont les bienvenus.
- 5.5 Les concurrents participants ne peuvent pas travailler comme fonctionnaires
- 5.6 Les pilotes participant au PFSM doivent être en possession d'au moins une licence PPL ou RPPL.
- 5.7 Aucune exigence spéciale n'est demandée au navigateur.
- 5.8 Si le navigateur prend la fonction de pilote pendant une phase quelconque du concours, il doit alors aussi remplir les conditions légales ainsi que celles énumérées sous les chiffres 5.6. et 5.9. et 5.10.
- 5.9 Tous les pilotes doivent présenter au fonctionnaire correspondant les documents suivants:
- RPPL ou PPL ou licence supérieure
 - Certificat médical
 - Quittance de la finance d'inscription

Ces documents doivent être valables et mis à jour pour le jour du déroulement du PFSM.

- 5.10 Tous les pilotes doivent pouvoir présenter au fonctionnaire correspondant, sur demande, les documents supplémentaires suivants:
- Livre de vol
 - Papiers de bord

Ces documents doivent être valables et mis à jour pour le jour du déroulement du PFSM.

- 5.11 Le nombre de participants est limité à 60 pilotes / équipes au maximum.
- 5.12 Les inscriptions seront prises en compte dans l'ordre de leur arrivée. Pour chaque catégorie, au moins 15 places de départ sont cependant assurées.
- 5.13 Le chef du concours peut limiter le nombre maximal de participants ou le nombre maximal d'avions en fonction des particularités locales.
- 5.14 Les membres de l'équipe nationale de vol de précision ont des places de départ assurées.
- 5.15 Le nombre minimal de participants pour le déroulement du PFSM est de 12 pilotes / équipes.

6. Inscription

- 6.1 L'inscription des candidats doit avoir lieu à la PFA au plus tard à la date communiquée dans la mise au concours, au moyen du formulaire d'inscription.
- 6.2 La TAS (True Airspeed) du concours à inscrire dans le formulaire d'inscription (seulement en multiples de 5 nœuds, vitesse minimum de 60 nœuds) ne peut plus être changée par la suite.
- 6.3 Des inscriptions non complètes ou parvenues après le délai d'inscription ne seront pas prises en considération.
- 6.4 Dans le cas d'une nouvelle mise au concours du PFSM, un nouveau formulaire d'inscription est envoyé à tous les concurrents inscrits ainsi qu'à tous les groupes de vol à moteur.
- 6.5 La finance d'inscription doit être payée lors de l'inscription. Ainsi, l'inscription devient alors valable.
- 6.6 La finance d'inscription n'est remboursée que si la manifestation doit être annulée.
- 6.7 Les concurrents qui ne seraient pas aptes vol au dernier moment peuvent se faire rembourser la finance d'inscription sur présentation d'un certificat médical valable.
- 6.8 Toutes les informations nécessaires aux concurrents telles que lieu du déroulement, lieu et heure de rencontre ainsi qu'éventuellement heure de départ etc. sont communiquées par écrit au moins 5 jours avant le championnat.
- 6.9 Un avion ne peut être occupé que deux fois au maximum dans un même PFSM. Une double occupation doit être indiquée lors de l'inscription.

7. Consultation du dossier, recours et protêt

7.1 Concours d'atterrissage de précision

- 7.1.1 Pendant le concours d'atterrissage de précision, un classement non officiel peut être tenu et affiché publiquement. Il peut aussi ne contenir que des résultats partiels.
- 7.1.2 Si un concurrent se voit amené à déposer un protêt contre une disqualification pendant le concours d'atterrissage de précision, il doit le faire verbalement tout de suite, au plus tard cependant avant la reprise de la prochaine manche d'atterrissage, auprès du chef du concours, à l'attention du jury.
- 7.1.3 A la fin du concours d'atterrissage de précision, une liste individuelle des résultats est remise aux concurrents.

7.2 Concours du vol de navigation

- 7.2.1 A la fin du concours du vol de navigation, une liste individuelle des résultats est remise aux concurrents et qui ne doit contenir aucun classement.
- 7.3 Le lieu et l'heure de la proclamation des résultats individuels doivent être communiqués le plus tôt possible, mais au minimum 1 heure à l'avance.

Si la proclamation n'est pas possible à ce moment, il faut communiquer un nouveau délai.
- 7.4 En cas d'incertitude, le concurrent peut s'annoncer auprès de la direction du concours, dans les 30 minutes suivant le délai défini de proclamation des résultats individuels, pour une consultation de son dossier.
- 7.5 Si ces incertitudes ne peuvent être clarifiées à la suite de la consultation du dossier et que le concurrent se voit amené à déposer un protêt officiel, celui-ci doit l'annoncer à la direction du concours à la fin de l'examen du dossier et le déposer par écrit dans les 30 minutes à partir de cet instant auprès de la direction du concours, à l'attention du jury.

Celui qui ne veut pas faire usage de la possibilité de consulter son dossier mais déposer directement un protêt à l'attention du jury peut le faire par écrit dans les 30 minutes suivant le délai défini de proclamation des résultats individuels, auprès de la direction du concours, à l'attention du jury.
- 7.6 Une taxe de protêt de Fr. 100.-- est à déposer en même temps que la remise d'un protêt. Cette taxe n'est restituée que si le protêt est accepté par le jury.
- 7.7 Le classement officiel avec l'évaluation complète des groupes de notation correspondants ne peut être publié qu'après écoulement du délai de consultation ou après la fin des consultations, respectivement après traitement des éventuels protêts.
- 7.8 Des protêts contre d'autres concurrents ne sont pas admis.
- 7.9 Des recours contre la décision du jury sont à faire parvenir par écrit au secrétariat central de l'AéCS, à l'attention du groupe d'experts, dans les 10 jours à partir de la publication du classement.

Une taxe de recours fixée par l'AéCS est à payer en même temps à l'AéCS. La quittance doit être annexée au recours. Ce montant n'est restitué que si le recours est accepté.

7.10 Les recours sont traités strictement selon les règlements suivants:

- Règlement SM
- FAI Sporting code

8. Validité du titre

8.1 Le titre de champion suisse est attribué exclusivement aux personnes remplissant une des conditions suivantes:

- citoyens suisses
- citoyens liechtensteinois
- ressortissants étrangers qui, au moment du championnat, ont leur domicile officiel en Suisse depuis au moins deux ans (1.1. – 31.12.)

8.2 Le titre de champion suisse ainsi que les médailles officielles et les coupes ne peuvent être attribués que si:

- au moins 5 concurrents ont pris le départ dans la catégorie correspondante, et
- il était possible aux participants qualifiés pour le titre et ayant décollé dans la catégorie correspondante d'exécuter au moins 80% du programme minimum décrit sous chiffre 8.3.

8.3 Programme minimum

- 2 atterrissages de précision, une même configuration d'approche est aussi permise
- plan de vol de précision et vol de navigation dans les critères d'évaluation suivants:
 - heure de départ
 - point de départ
 - 2 contrôles de temps dont un inconnu
 - 2 photos
 - point de destination
 - tronçon minimum de vol évalué 45 NM, subdivisé en au moins 2 sections

8.4 Les titres suivants sont décernés:

pour la catégorie "Solo": champion suisse de vol de précision

pour la catégorie "Equipe": champion suisse par équipe de vol de précision

pour tous les participants: champion suisse d'atterrissage de précision

8.5 Des prix spéciaux peuvent être proposés et attribués par la PFA.

8.6 Si une des conditions énumérées sous chiffre 8.3 n'est pas remplie, il n'est alors possible que de couronner un vainqueur du concours.

9. Responsabilité / assurances

9.1 L'organisateur du PFSM doit contracter si nécessaire une assurance responsabilité civile pour lui-même et pour ses collaborateurs et aides responsables.

9.2 Le concurrent est lui-même entièrement responsable pour le respect de toutes les prescriptions légales pendant tout le PFSM.

9.3 L'AéCS et les organisateurs de la manifestation déclinent toute responsabilité pour des dommages de quelque ordre que ce soit résultant des concurrents ou tierces personnes lors de l'exécution du PFSM.

10. Mise au concours / invitation

- 10.1 Sur demande de l'organisateur, la mise au concours doit être faite dans l'AeroRevue par le secrétariat central de l'AéCS au moins 5 mois avant le PFSM. En même temps, les mises au concours et formulaires d'inscription sont envoyés à tous les groupes de vol ainsi qu'aux concurrents du précédent PFSM. Les mises au concours et formulaires d'inscription sont également disponibles sous forme électronique sur la page Web de la PFA.
- 10.2 Si le PFSM est reporté à la date de remplacement, une nouvelle mise au concours n'a généralement pas lieu.
- 10.3 Dans la mise au concours, la variante d'évaluation correspondante (visuelle-manuelle ou avec logger GPS) doit être communiquée.

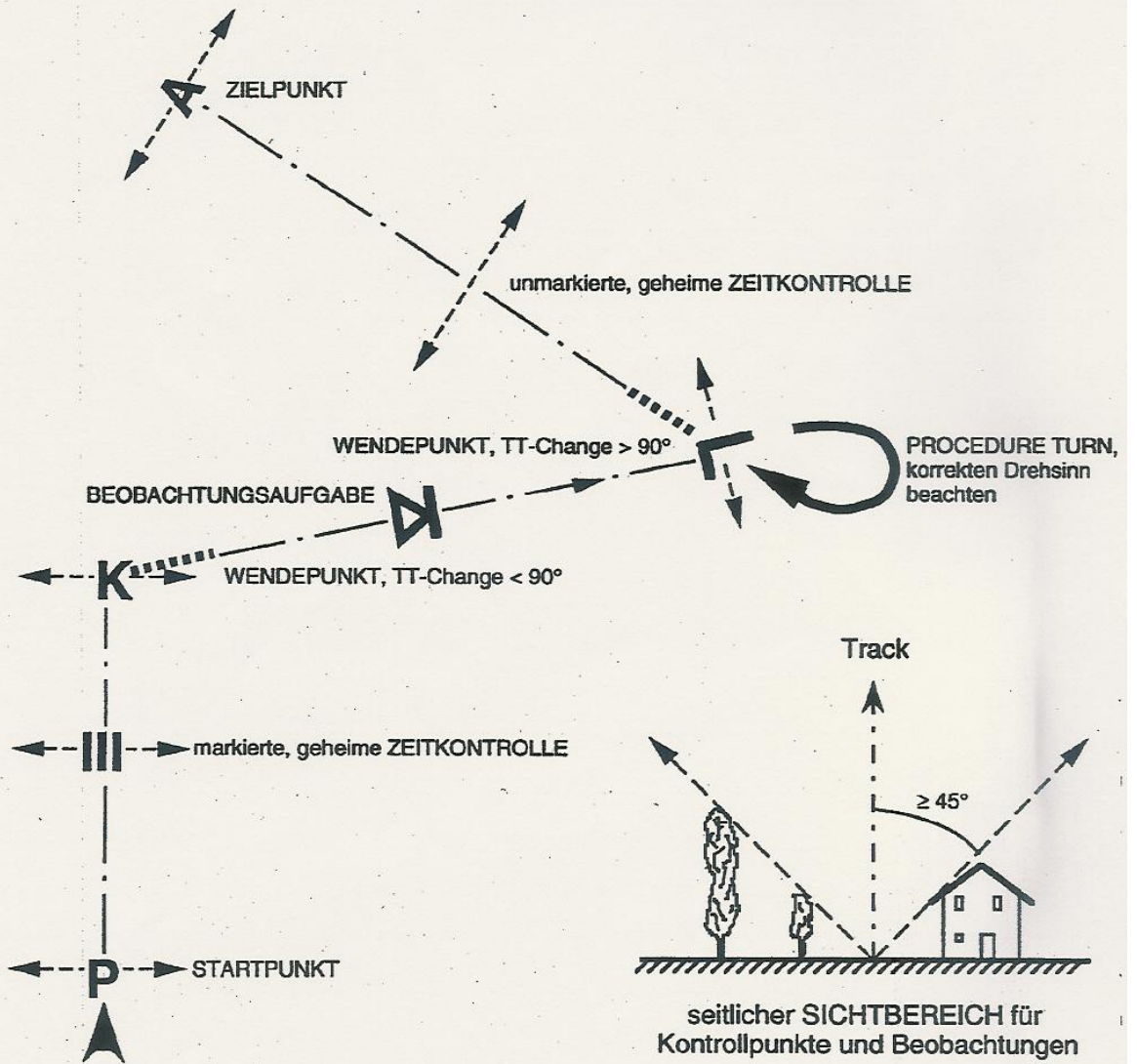
11. Dispositions finales

- 11.1 Ce règlement a été édicté par le MotFk de l'AéCS le 14 décembre 1990. Les dernières modifications ont été approuvées par le MFVS le 8 novembre 2008.
- 11.2 L'édition 2009 est valable à partir du 1er janvier 2009 et remplace toutes les versions précédentes.
- 11.3 Si la traduction de ce règlement dans une autre langue devait différer du texte allemand, c'est ce dernier qui fait foi.

ANNEXE 1

KONTROLLPUNKTE, KORREKTER FLUGWEG

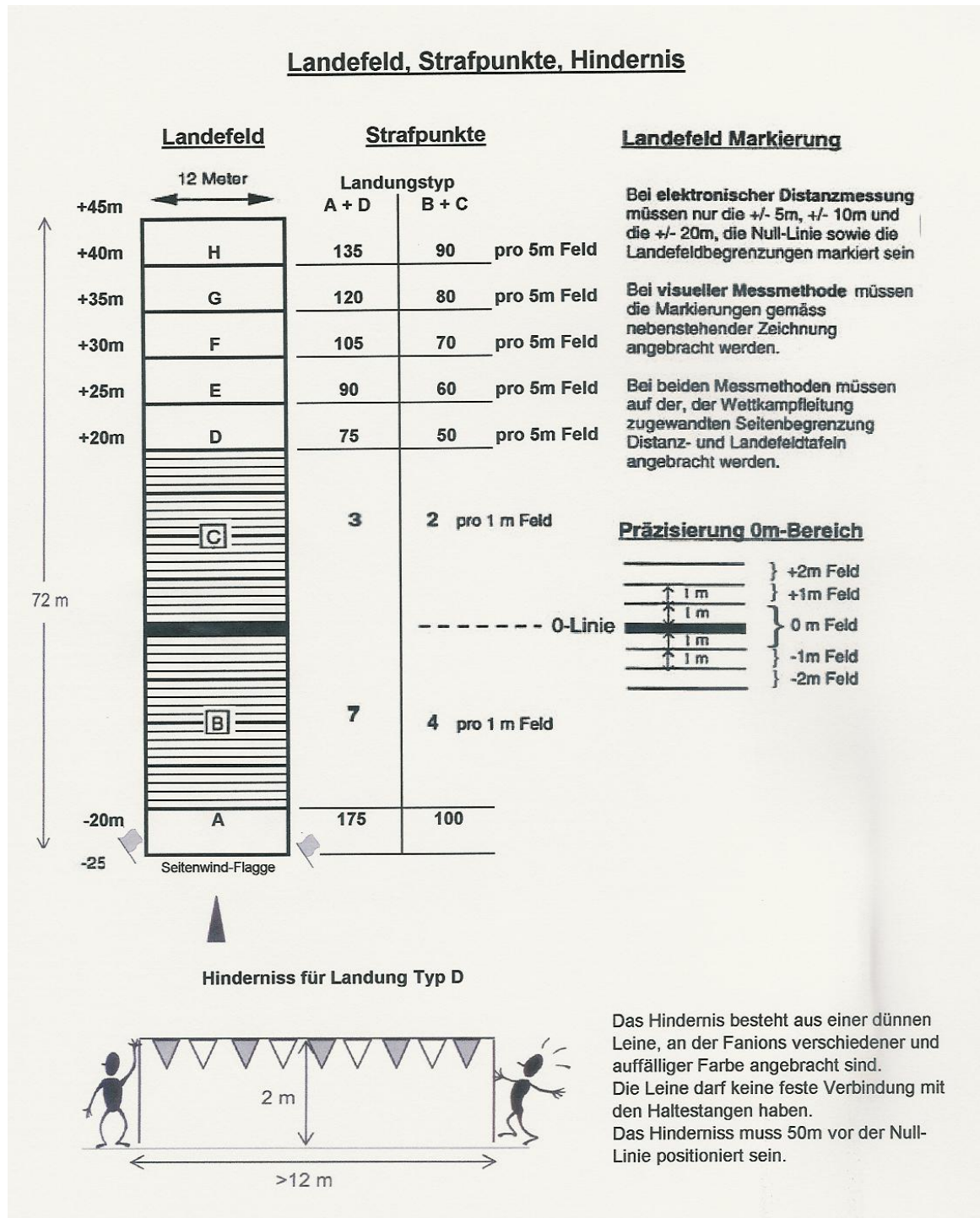
- KURS-MITTELLINIE (CENTERLINE DES TT)
- 800 m MANÖVERIERRAUM nach Wendepunkt
- ←-----→ imaginäre, SENKRECHTE ZEITKONTROLLEBENE 90° zum "Inbound Track."
Zeitnahme nur bei beobachtetem Überflug der Zeitkontrollebene auf dem "Inbound Track"



KONTROLLPUNKTE, KORREKTER FLUGWEG	POINTS DE CONTRÔLE, ITINÉRAIRE DE VOL CORRECT
KURS-MITTELLINIE (CENTERLINE DES TT)	LIGNE MÉDIANE DU PARCOURS (CENTERLINE DU TT)
800 m MANÖVERIERRAUM nach Wendepunkt	ESPACE DE MANŒUVRE 800 m après point de changement de direction
Imaginäre, SENKRECHTE ZEITKONTROLLEBENE 90° zum "Inbound Track."	PLAN VERTICAL imaginaire DE CONTRÔLE DU TEMPS à 90° par rapport au "Inbound Track."
Zeitnahme nur bei beobachtetem Überflug der Zeitkontrollebene auf dem "Inbound Track"	Enregistrement du temps seulement lors du survol observé du plan de contrôle du temps sur le "Inbound Track"
ZIELPUNKT	POINT D'ARRIVÉE
unmarkierte, geheime ZEITKONTROLLE	CONTRÔLE DU TEMPS secret non marqué
WENDEPUNKT, TT-Change > 90°	POINT DE CHANGEMENT DE DIRECTION, Change TT > 90°
PROCEDURE TURN korrekten Drehsinn beachten	"PROCEDURE TURNS", observer le sens correct de rotation
BEOBACHTUNGSAUFGABE	TÂCHE D'OBSERVATION
WENDEPUNKT, TT-Change < 90°	POINT DE CHANGEMENT DE DIRECTION, Change TT < 90°
markierte, geheime ZEITKONTROLLE	CONTRÔLE DU TEMPS secret marqué
STARTPUNKT	POINT DE DÉPART
Seitlicher SICHTBEREICH für Kontrollpunkte und Beobachtungen	ZONE DE VISIBILITÉ latérale pour des points de contrôle et d'observation

ANNEXE 2

Marquage du champ d'atterrissage



LANDEFELD, STRAFPUNKTE, HINDERNIS	CHAMP D'ATTERRISSAGE, POINTS DE PÉNALITÉ, OBSTACLE
Landefeld	Champ d'atterrissage
Strafpunkte	Points de pénalité
Landefeld Markierung	Marquage champ d'atterrissage
Meter	Mètre
Landungstyp	Type d'atterrissage
Bei elektronischer Distanzmessung müssen nur die +/- 5m, +/- 10m und die +/- 20m, die Null-Linie sowie die Landefeldbegrenzungen markiert sein	Lors de la mesure électronique de distance, seuls les lignes +/- 5m, +/- 10m et +/- 20m ainsi que la ligne zéro et les limites du champ d'atterrissage doivent être marqués
Bei visueller Messmethode müssen die Markierungen gemäss nebenstehender Zeichnung angebracht werden.	Avec la méthode visuelle, les marquages doivent correspondre au dessin d'à côté.
Bei beiden Messmethoden müssen auf der, der Wettkampfleitung zugewandten Seitenbegrenzung Distanz- und Landefeldtafeln angebracht werden.	Pour les deux méthodes de mesure, les tableaux de distance et de champs d'atterrissage doivent être mis sur la limite latérale où se trouve la direction du concours
pro x m Feld	Tous les x m du champ
Präzisierung 0m-Bereich	Précision dans la zone 0m
Seitenwind-Flagge	Flagg de vent latéral
Hindernis für Landungen Typ D	Obstacle pour les atterrissages de type D
Das Hindernis besteht aus einer dünnen Leine, an der Fanions verschiedener und auffälliger Farbe angebracht sind	L'obstacle est constitué d'une mince corde sur laquelle sont suspendus des fanions de différentes couleurs vives
Die Leine darf keine feste Verbindung mit den Haltestangen haben	La corde ne doit pas avoir de liaison fixe avec la perche de fixation
Das Hindernis muss 50 m vor der Null-Linie positioniert sein	L'obstacle doit être positionné 50 m avant la ligne zéro

ANNEXE 3

SIGNES AU SOL

Les signes au sol doivent être blancs, jaunes ou oranges.

Le choix des couleurs doit offrir premièrement un bon contraste avec l'arrière-plan et devrait subsidiairement avoir la même couleur pour tous les signes au sol.

1. Lettres permises

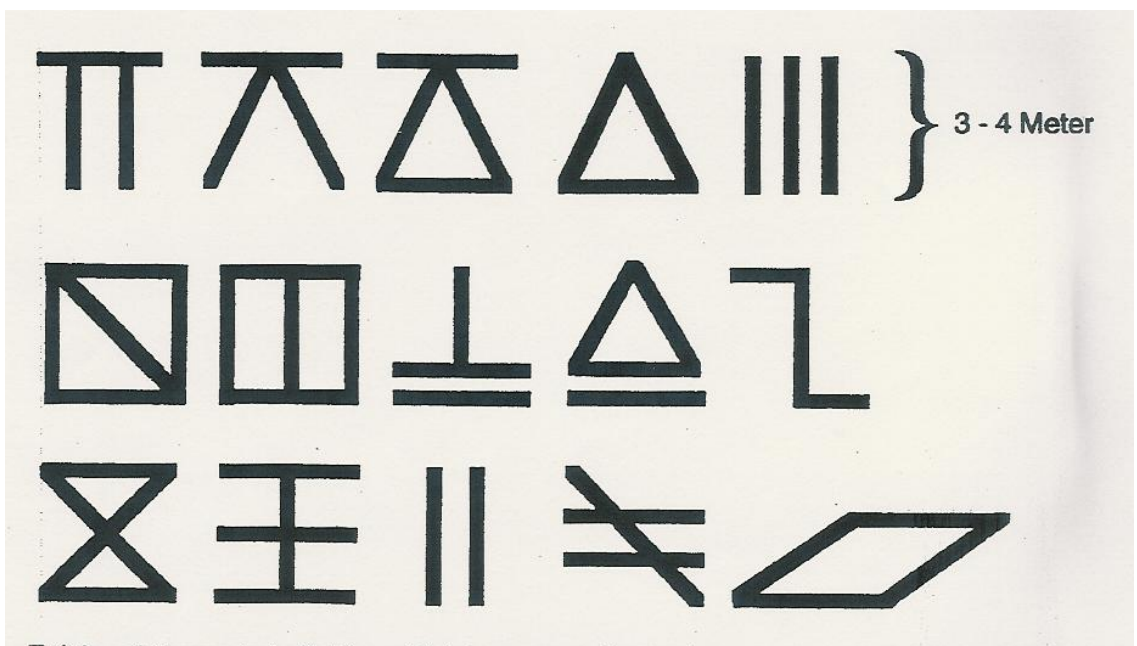
Seulement pour le marquage des points de départ, de destination et de changement de direction



Les lettres doivent être placées dans la direction correctement lisible de la ligne d'approche

2. Signes permis

Pour des tâches d'observation particulières



Les signes peuvent être mis dans une direction quelconque, mais doivent être indiqués sur la carte par le pilote comme ils se présentent sur le "Inbound Track" correct.

ANNEXE 4 A

Competition Flight Plan

P _{RECISION} F _{LYING} A _{SSOCIATION}		NAME OF PILOT		FIRST NAME		EXPERIENCE		START NUMBER			
		WIND		T A S		REGISTRATION		CATEGORY			
		PLANNED TAKE OFF						: :			
LEG	DIST	TT	TH	DIFF +/- 2°	GS	EET	DIFF +/- 5"	P _{oint}	ETO	REMARKS	
						:		SP	: :		
						:		A	: :		
						:		B	: :		
						:		C	: :		
						:		D	: :		
						:		E	: :		
						:		F	: :		
						:		G	: :		
						:		H	: :		
						:		I	: :		
						:		K	: :		
						:		L	: :		
						:		M	: :		
				TOTAL DIFFERENCE		" x 1				PENALTIES	max
				° x 2							350
START PLANING		: :				T I M E allowed used		PENALTIES			
RETURN FLIGHT PLAN		: :				30 Min		50			50
LEAVING ROOM		: :				60 Min		100			100
VISUM:								TOTAL PENALTIES FLIGHT-PLANING			500

ANNEXE 4 B

Competition Flight Plan (PrecisWin)

Flight planning navigation test GREEN route.

Name: _____ TAS: _____ kts

Wind direction: 260 deg Wind velocity: 12 kts Variation: 0 deg

Leg No	Leg dist. [NM]	True Track [deg]	True heading [deg]	Ground speed [kts]	Time on leg MIN : SEC	
1	13.02					TP A
2	19.75					TP B
3	12.65					TP C
4	07.50					TP D
5	12.62					TP E
6	03.72					TP F
7	06.60					FP G

Signature: _____

Penalties:

Heading	Timing	Total
---------	--------	-------

ANNEXE 5

Table des points de pénalité

	Points	Maximum
1. Calcul du plan de vol		
Faute Heading: limite + / - 2 degré par section	0	
Faute Heading: par degré supplémentaire	2	
Faute de temps: limite + / - 5 secondes par section	0	
Faute de temps: par seconde supplémentaire	1	
Maximum (faute Heading et de temps)		350
Retard dans la remise du plan de vol (> 30 minutes)	50	50
Retard lors de la sortie de la salle de préparation (> 60 minutes)	100	100
2. Vols de navigation		
Heure de départ (take-off „gate“):		
Time-Slot donné + 60 secondes	0	
Take-off „gate“ avant ou après le Time-Slot donné	200	200
Passage d'un contrôle de temps, par événement:		
Limite + / - 2 secondes	0	
par seconde supplémentaire	3	200
„not timed“ / „not observed“, par événement	200	
Procédure Turn		
Non exécuté ou vol incorrect d'une procédure Turn prescrite, par événement	200	
Voler en dessous de la hauteur minimum de vol prescrite, par événement	500	
Autres écarts:		
Ecart du trajet prévu de plus de 90 degrés ou Circling, par événement	200	
Non respect des routes prescrites d'approche et de décollage (pour autant qu'elles soient prescrites), par événement	200	
Dépassement du temps d'atterrissage au plus tard, resp. du passage de la porte d'atterrissage (pour autant qu'ils soient prescrits)	200	
Retard dans la remise des documents après l'atterrissage (> 5 min.)	100	
3. Observations		
En route (photos, signes):		
Pas marqué, par objet	20	
Marqué faux ou en dehors de la tolérance (> 5 mm), par objet	30	
Points de départ, de destination et de changement de direction (lettres):		
Pas marqué, par objet	50	
Marqué faux, par objet	100	

4. Atterrissages

	<u>Type A</u>	<u>Type B</u>	<u>Type C</u>	<u>Type D</u>
Pas d'atterrissage ou atterrissage en dehors du champ d'atterrissage	200	150	150	200
„Atterrissage anormal“ (chiffre 4.10.15)	150	150	150	150
Quitté latéralement le champ d'atterrissage	200	150	150	200
Gaz dans le champ d'atterrissage	50	50	50	50
Utilisation non autorisée des gaz (dans l'approche)	---	200	200	---
Utilisation non autorisée des volets	---	---	200	---
Utilisation non autorisée d'autres moyens aérodynamiques	200	200	200	200
Touché, détruit ou volé sous l'obstacle				400
Maximum	400	200	200	400
Atterrissage avant la ligne zéro (zone négative)		Voir Annexe 2		
Atterrissage après la ligne zéro (zone positive)		Voir Annexe 2		

ANNEXE 6

Evaluation du survol des points de changement de direction (avec procédure Turn) lors de l'évaluation avec logger GPS

