

**FCFVV**



## **Règlement de la coupe Charron 2011**

Fédération de Clubs Francophones de Vol à Voile

Secrétariat : Rue des Mûriers, 15  
5190 SPY.  
Téléphone - Fax 071/78.93.98  
E-mail - fcfvv@skynet.be

Site Internet de la F.C.F.V.V. : <http://www.fcfvv.be/>

---

## Table des matières

1	Organisation .....	3
2	Participation.....	3
3	Epreuves .....	3
4	Mode de lancement.....	3
5	Pièces justificatives pour tous les vols (hors concours) .....	4
5.1	Attestations.....	4
5.2	Vols effectués avec GNSS .....	4
5.2.1	Vols déclarés.....	4
5.2.2	Vols libres .....	4
6	Calcul des distances .....	5
6.1	Vol déclaré, réussi (PR) .....	5
6.2	Vol libre (LI) .....	5
7	Calcul des points.....	5
8	Handicaps.....	5
9	Epreuves de concours .....	5
10	Classements.....	7
10.1	Cinq classements Charron sont établis : .....	7
10.2	Challenges jeunes et féminin : .....	7
10.3	Grande Coupe Charron : .....	7
11	Définitions.....	8
12	Contrôles .....	9
13	Respect de la réglementation aérienne .....	9
14	Infractions et pénalités .....	9
15	Annexe 1 : Tableau des Handicaps .....	10
15.1	Classe Motorisée .....	10
15.2	Classe Libre .....	10
15.3	Classe 15m.....	11
15.4	Classe Club .....	12
16	Annexe 2 : Exemple de panneau d'épreuve .....	14

Adresse du site de la Coupe Charron : <http://charron.fcfvv.be>

# 1 Organisation

La coupe Charron est organisée par la Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile (F.C.F.V.V.). La coupe se dispute du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre. La date limite de rentrée des pièces justificatives est fixée au 31 décembre de l'année de réalisation des épreuves.

But : promouvoir le développement de l'activité vélivole.

# 2 Participation

Pour être admis à participer à la Coupe, un pilote doit :

- Etre belge ou résider en Belgique
- Etre membre d'un club affilié à la F.C.F.V.V.
- Etre titulaire d'une licence délivrée par la FCFVV, adaptée à l'activité et en état de validité. A défaut, le pilote devra préalablement avoir reçu l'équivalence de la licence par ladite fédération.
- Etre qualifié sur le type de machine utilisée

# 3 Epreuves

Seuls les vols suivants, effectués au départ de l'Europe, seront pris en considération :

1. Vols de durée : minimum 60 min de vol libre.
2. Vols de distance :
  - 2.a Vols déclarés  
Toutes les géométries de circuit sont acceptées (A/R, CF, triangle FAI, ...)
  - 2.b Vols libres

Tant dans le cas de vols déclarés que des vols libres, au moins un point (fix GPS) du circuit sera distant de plus de 30 km du lieu de décollage.

Un maximum de 5 points de virage pourront être contournés au cours d'un même vol.

Dans le cas des circuits déclarés, pour que le circuit réalisé soit considéré comme réussi, la séquence de passage des points tournants doit correspondre à celle prévue.

Est considéré comme non réussi un vol déclaré:

- Dont au moins un des points de virage n'a pas été tourné dans la zone d'observation, a été modifié, supprimé ou ajouté
- Pour lequel le point d'arrivée prévu n'est pas atteint

# 4 Mode de lancement

Tous les modes de lancement sont admis dans les limites fixées par le code sportif de la FAI. La hauteur de largage maximum est de 1000 m sol par rapport au lieu de décollage.

## 5 Pièces justificatives pour tous les vols (hors concours)

### 5.1 Attestations

Les attestations suivantes doivent être présentées par le pilote (sauf pour les vols de durée):

1°- Un panneau réglementaire manuscrit d'indication d'épreuve  
(Pas obligatoire –mais souhaité- si l'épreuve est validée par un enregistrement provenant d'un Logger IGC contenant toutes les informations correctes à propos du vol concerné : Pilote/Machine/Vol –lieu de décollage, de départ, pts de virage, type de zone d'observation, lieu d'arrivée, d'atterrissage-).

2° - Un rapport GNSS.

### 5.2 Vols effectués avec GNSS

Tous les types d'enregistreur GPS sont admis (Garmin, EW, loggers, Winpilot...)  
Ces enregistreurs devront supporter le système de coordonnées **WGS-84**. C'est cet algorithme qui devra être activé pour tous les enregistrements Charron.  
Les enregistreurs homologués par la FAI sont recommandés.

L'enregistrement GNSS doit être enclenché avant le décollage.

Tous les formats d'enregistrement GPS sont admis, pour autant qu'ils puissent être convertis au format IGC (logiciel de conversion à fournir par le pilote au contrôleur de son club) ou lus dans leur format d'origine par un des logiciels de contrôle (StrePla, SeeYou).

**ATTENTION** : pour les vols de records et de badges, seuls les enregistreurs GNSS certifiés par la FAI sont autorisés.

Les pilotes de planeur motorisé devront fournir un barogramme provenant de l'enregistreur GNSS prouvant le non emploi du moteur pendant la performance. En cas d'utilisation du moteur, l'endroit de (re)mise en route du moteur sera considéré comme point d'atterrissage. Une trace d'utilisation du moteur doit être visible sur le fichier d'enregistrement de chaque vol.

Les planeurs motorisés décollant au treuil ou à l'aide d'un remorqueur devront effectuer, après le largage, un test de fonctionnement du moteur avant le début de la performance afin de tester l'enregistrement du fonctionnement moteur dans le logger. Le test moteur doit se faire en dessous de la hauteur de largage autorisée par le règlement Charron. Après ce test, l'utilisation du moteur pour reprendre de l'altitude avant le départ de la performance n'est pas autorisée.

Pour les motoplaneurs décollant en autonome, le moteur doit impérativement être arrêté, en dessous de la hauteur de largage autorisée par le règlement Charron. Tout dépassement de cette altitude invalidera la performance.

Sans cette trace, le vol sera rejeté.

Les pilotes en possession d'un enregistreur GNSS devront faire télécharger le vol par un commissaire sportif. Dans la mesure du possible cette opération se déroulera le jour même de la réalisation de l'épreuve. Le non respect de ces règles peut entraîner le refus de l'épreuve.

#### 5.2.1 Vols déclarés

Dans le cas des vols déclarés, les enregistrements GNSS serviront à vérifier que le pilote a bien franchi les points de départ, de virage (zones d'observation) et d'arrivée prévus.

#### 5.2.2 Vols libres

Pour les vols libres, l'enregistrement GNSS servira au calcul d'optimisation de la performance.

## 6 Calcul des distances

### 6.1 Vol déclaré, réussi (PR)

Le kilométrage des épreuves de distance est arrondi à l'unité la plus proche. La distance totale parcourue correspond à la somme du kilométrage des branches.

### 6.2 Vol libre (LI)

Cette catégorie reprend tous les autres types de circuits (déclarés non réussis, déclarés modifiés ou libres)

Le calcul de la distance parcourue lors d'un vol libre sera réalisé par la fonction 'Optimisation OLC' fournie par les logiciels StrePla et SeeYou.

## 7 Calcul des points

1. Vols de durée : **0,2 point** par minute de vol libre
2. Epreuves de distance déclarées et réussies : **1 point** par kilomètre parcouru
3. Epreuves de distance libres ou épreuves de distance déclarées et non réussies : **0,8 point** par kilomètre parcouru.

## 8 Handicaps

Le calcul des points pour chaque performance sera divisé par H/100 (H étant l'index spécifique du planeur).

Le tableau des handicaps est basé sur celui défini par le DAeC (voir paragraphe 15, ou dernière liste publiée par le DAeC). Il se trouve également sur le site de la Coupe Charron (<http://charron.fcfvv.be>)

## 9 Epreuves de concours

Les épreuves réalisées en concours, même en Belgique, ne sont pas automatiquement prises en considération. Elles devront être rentrées comme toute autre épreuve, auprès du responsable de la Coupe Charron, accompagnées du classement définitif du jour.

Les pièces justificatives suivantes sont requises :

#### a- Racing Tasks

##### Au choix du pilote :

- le classement officiel de l'épreuve en question (et éventuellement l'enregistrement GNSS). Dans ce cas, l'épreuve sera considérée comme déclarée, et si elle est réussie, elle sera cotée à 1 point par kilomètre parcouru.

Si l'épreuve déclarée est non réussie elle sera cotée à 0,8 point par kilomètre parcouru.

ou

- L'enregistrement GNSS. Celui-ci sera traité par un logiciel permettant l'optimisation OLC qui définira la distance parcourue. L'épreuve réalisée sera cotée à 0,8 point par kilomètre

parcouru.

b- Autres épreuves (Speed Tasks, Distance Tasks)

L'enregistrement GNSS. Celui-ci sera traité par un logiciel permettant l'optimisation OLC qui définira la distance parcourue. L'épreuve réalisée sera cotée à 0,8 point par kilomètre parcouru.

Aucun bonus kilométrique ne sera accordé.

## 10 Classements

Pour les catégories dont question ci-après, il y a lieu de se référer au point 15 Annexe 1 : Tableau des Handicaps du présent règlement.

### 10.1 Cinq classements Charron sont établis :

- Classement Motorisés : Incluant tous les « Motorglider »
- Classement Open : Incluant les « Open Class » et les « Open/18m Class »
- Classement 15 mètres : Incluant les « FAI 15M Class » et les « Standard Class »
- Classement Club : Incluant les « Standard/Club Class » et les « Club Class »
- Classement inter-club

Les biplaces ne donnent pas lieu à un classement séparé et sont repris dans les classements supra. Les points obtenus sont uniquement attribués au commandant de bord ; celui-ci devra être désigné avant le vol et sera obligatoirement un pilote qualifié sur l'appareil utilisé.

Les pilotes membres de plusieurs clubs choisissent en début de saison à quel club ils remettront leurs points.

Dans chaque classement, les résultats de chaque pilote sont calculés en additionnant les points obtenus lors des six meilleures épreuves.

Un pilote peut participer et rentrer ses points dans chaque classement, quels que soient les appareils utilisés.

Le pilote ayant le plus de points sera déclaré vainqueur de la Coupe Charron de son classement.

Le classement interclubs est établi en totalisant les points repris dans les classements des quatre classes.

Des classements généraux provisoires seront publiés mensuellement durant la saison. Ils peuvent être consultés sur le site de la Coupe Charron.

### 10.2 Challenges jeunes et féminin :

***En marge de la Coupe Charron, il est organisé :***

- Un **Challenge Jeunes**, avec établissement d'un classement spécifique. Ce classement reprendra les 6 meilleurs vols, toutes catégories confondues, de chaque participant à la coupe Charron.  
Le Challenge s'adresse aux jeunes ayant moins de 25 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année de concours.
- Un **Challenge Féminin**, avec établissement d'un classement spécifique. Ce classement reprendra les 6 meilleurs vols, toutes catégories confondues, de chaque participante à la Coupe Charron.

### 10.3 Grande Coupe Charron :

La '**Grande Coupe Charron**' sera attribuée au pilote totalisant le plus de points en prenant en compte les 6 meilleurs vols, toutes catégories confondues, de chaque participant à la coupe Charron.

## 11 Définitions

### Départ :

#### **Cas d'un circuit déclaré :**

Un segment rectiligne d'une longueur de 5 km, centré sur le point de départ déclaré et perpendiculaire à la droite joignant le point de départ et le premier point de virage.

#### **Cas d'un circuit libre :**

Le point de départ est un des fixes GNNS. Il est sélectionné par le logiciel d'optimisation du vol.

### Zone d'Observation (ZO) Points de virage :

#### **Cas d'un circuit déclaré :**

Soit un cylindre d'un rayon de 0,5 km, dont l'axe est centré sur le point de virage.

Soit un secteur de 90° dont le sommet est opposé au sommet de l'angle formé par les branches d'arrivée et de départ du point de virage. Le secteur est symétrique par rapport la bissectrice des deux branches.

Un seul type de ZO sera défini avant l'épreuve.

#### **Cas d'un circuit libre :**

Pas de point de virage ni de ZO à proprement parlé. Il s'agit ici de fixes GNSS sélectionnés par le logiciel d'optimisation.

### Arrivée :

#### **Cas d'un circuit déclaré :**

Un segment rectiligne d'une longueur de 1 km, centré sur le point de d'arrivée déclaré et perpendiculaire à la droite joignant le dernier point de virage et le point d'arrivée déclaré.

#### **Cas d'un circuit libre :**

Le point de d'arrivée est un des fixes GNNS. Il est sélectionné par le logiciel d'optimisation du vol.

### Vache :

La position réelle de la vache est déterminée par le dernier point utilisable sur l'enregistrement du vol, avant que le planeur s'immobilise, que le moteur soit mis en route (à l'exception du décollage ou du test moteur après remorqué) ou que l'enregistreur tombe en panne (la première de ces occurrences, quelle qu'elle soit).

**Pour toute définition manquante, se référer au code sportif FAI.**

## 12 Contrôles

Les épreuves (distances et durées) devront être transmises :

- par le pilote au responsable de la Coupe Charron de son club au plus tard 30 jours après la date de réalisation de l'épreuve.
- par le responsable Charron du club au coordinateur fédéral de la Coupe Charron au plus tard 60 jours après la date de réalisation de l'épreuve.  
Le responsable Charron de chaque club conservera les justificatifs des épreuves introduites jusqu'à la validation du classement en fin de saison par la commission Charron.

Dans tous les cas, les épreuves seront rentrées au plus tard le 31 décembre.

Pour une question d'uniformisation, les épreuves devront être remises au coordinateur fédéral dans le format défini par la FCFVV. Un logiciel et une procédure seront fournis au responsable Charron de chaque club de la FCFVV.

### Remarques importantes :

- Toute épreuve non rentrée dans les délais sera refusée, et n'entrera pas en ligne de compte pour la Coupe.
- Toute épreuve non rentrée dans le format prescrit sera refusée, et n'entrera pas en ligne de compte pour la Coupe.

Des contrôles systématiques ou par sondage pourront être organisés à tout moment par un jury de commissaires sportifs.

Les vols des 5 premiers de chaque classe et de 2 pilotes tirés au sort dans chaque classe seront contrôlés en fin de saison.

## 13 Respect de la réglementation aérienne

Chaque pilote est sensé respecter la réglementation aérienne. Seuls les circuits réalisés dans le respect de cette réglementation pourront être pris en compte pour la Coupe Charron.

## 14 Infractions et pénalités

Tout manquement à l'application stricte du règlement entraînera automatiquement l'annulation de l'épreuve concernée.

En cas d'infraction au règlement, le jury responsable du classement final de la Coupe Charron sévira contre les intéressés :

- Par déclassement ou exclusion du pilote.
- Par la suspension du commissaire sportif dans le cadre de ses activités Charron.

## 15 Annexe 1 : Tableau des Handicaps

### 15.1 Classe Motorisée

Tous les planeurs munis d'un moteur (décollage autonome ou turbo) sont repris dans cette catégorie. Ils sont par conséquent automatiquement exclus des 3 autres classes.

### 15.2 Classe Libre

Si un planeur de cette classe est équipé d'un moteur, il est automatiquement versé dans la classe des motorisés.

Planeur - Classe Libre Cha	Index
Antares 18m	120
Antares 20m	122
AS 22-2	124
ASG 29 18m	120
ASH 25	124
ASH 25 EB 28	128
ASH 25/>26m	126
ASH 26	120
ASW 12	110
ASW 17	116
ASW 20 16,6m	112
ASW 22 B	126
ASW 22/22m	122
ASW 22/24m	124
ASW 22BL	128
ASW 28-18	114
B 13	110
BS 1	108
D 36	108
DG 200/17	110
DG 400/17	110
DG 500/505 (Orion) 20m	108
DG 500/505 22m	110
DG 600/17m	116
DG 600/18m	118
DG 800/18m	120
DG1000/20m	110
Diamant 18m	108
Discus-2C 18m	114
Duo Discus	110
eta	132
Fs 29	116
Fs 33	108
Glasflügel 304/17 / 304CZ17,4	112

Planeur - Classe Libre Cha	Index
Glasflügel 604	118
Glasflügel 604/24m	120
HPH 304S SHARK	120
Jantar 19m	114
Jantar 2/2b	116
Janus C Train rentrant	108
Kestrel 17m	112
Kestrel 19m	114
LAK 12	116
LAK 17/18m	120
LAK 19/18m	114
LS 3/17	110
LS 5	122
LS 6/17,5m	118
LS 6/18m	118
LS 8/18m	114
LS 9	118
LS 10/18m	120
LS 11	110
Mosquito 17m	110
Mü 27	110
Nimbus 2 b/c	116
Nimbus 3/22,9m	122
Nimbus 3/24,5m	124
Nimbus 3/25,5m	126
Nimbus 3D	124
Nimbus 4	128
Nimbus 4D	126
SB 10	120
SB 14	120
Stemme S 10	110
Ventus 16,6m	114
Ventus 17,6m	116
Ventus 2/18m	120

### 15.3 Classe 15m

Si un planeur de cette classe est équipé d'un moteur, il est automatiquement versé dans la classe des motorisés.

Planeur - Classe 15m Cha	Index
AK 8	108
ASG 29 15 m	114
ASW 20	110
ASW 24	108
ASW 27	114
ASW 28	108
D 40	108
DG 200	108
DG 400	108
DG 600	110
DG 800	114
DG 808	114
Diana 2	114
Discus	108
Discus 2	108
Fs 32	110
Genesis	108
Glasflügel 304	110
LAK 17	114
LAK 19	108
LS 10 15 m	114
LS 3	108
LS 6	112
LS 8	108
Mini Nimbus	108
Mosquito	108
SB 11	110
SB 13	108
SZD 55	108
SZD 56	114
Ventus 1	112
Ventus 2	114

## 15.4 Classe Club

Si un planeur de cette classe est équipé d'un moteur, il est automatiquement versé dans la classe des motorisés.

Planeur - Classe Club Cha	Index	Planeur - Classe Club Cha	Index	Planeur - Classe Club Cha	Index	Planeur - Classe Club Cha	Index
AFH 22	96	DG 300	106	Libelle club	96	SF 26	84
AFH 24	106	DG 300 Train fixe	104	Libelle Standard	98	SF 27 A	88
AK 5	104	DG 303	106	Libelle Standard 17m	100	SF 27 B	90
Apis 2	98	DG 500/505 Train fixe	98	LS 1 f	100	SF 28A	78
Apis M 15m	98	DG 500/505 Train rentrant	100	LS 1-0 Train fixe	96	SF 30	88
Apis WR	92	DG 505 Orion 18m	104	LS 1-0,c,d	98	SF 34 Train fixe	86
ASK 13	78	Diamant 16,5m	104	LS 2	102	SF 34 Train rentrant	88
ASK 14	82	Dimona	76	LS 3 Std.	106	SFS 31	82
ASK 16	78	Eidelweiss	88	LS 4	106	SHK	96
ASK 18	88	Elfe 17m	100	LS 7	106	SIE 3	86
ASK 21	92	Elfe S3/S4	96	L-Spatz	78	Silent 2	94
ASK 23	92	Elfe Train fixe	94	Lunak LF 107	78	Silent AE-1	84
Astir Club G 102	92	Falkon	106	M-100 Mésange	84	Silent Club	84
Astir CS	96	FK-3	106	M-200	84	Solo L 33	86
Astir CS 77	96	Foka	88	Marianne C201	100	Spatz 13m	74
Astir CS Jeans	94	Fs 25	94	Mésange M-100	84	Spatz L	78
Astir Standard	100	Fs 31	98	Minimoa	76	Specht	54
ASW 15	98	G 103 Twin II	92	Mistral C	96	Speed Astir II	106
ASW 19	100	G 103 Twin III	96	Mü 22b	98	Squale WA-26	86
ASW 19 Club	98	G 109	76	Mü 26	104	Std. Astir	100
Austria Standard	86	Geier	88	Nord 2000	60	Std. Austria	86
Austria Standard SH	88	Glasflügel 304C	106	Pajno V1/2	98	Std. Austria SH	88
Austria Standard SH1	90	Greif II	86	Pegase	104	Std. Austria SH1	90
AV 36	74	Grunau Baby	54	Phöbus A	94	Std. Cirrus	98
B 12	106	H 101 Salto	88	Phöbus B	96	Std. Cirrus 16m	100
Banjo	76	H 30	84	Phöbus B 3	100	Std. Jantar	100
Bee	98	H 301	102	Phöbus C1	100	Std. Libelle	98
Bergfalke II	76	Hornet	100	Phönix	92	Std. Libelle 17m	100
Bergfalke III	78	IS 28 B2	84	Piccolo	68	Super Blanik L 23	76
Bergfalke IV	84	IS 29 D	96	PIK 16 Vasama	88	Super Blanik L-23 18,2m	78
BG12/16 Briegleb	86	Jantar Standard	100	PIK 20 D/E	106	SZD 22	82
Bijave	76	Janus 18,2m	104	Pilatus B4 Train fixe	86	SZD 30 Pirat	86
Blanik L13	76	Janus C Train fixe	106	Pilatus B4 Train rentrant	88	SZD 45	76
Bocian	78	JP 15/34	92	Pirat SZD 30	86	SZD 50 Puchacz	84
Briegleb BG12/16	86	JP 15/36	94	Puchacz SZD 50	84	SZD 51 Junior	90
Calif A 21	106	Junior SZD 51	90	PW 5	86	SZD 59	100
Carat	92	Ka 1	54	PW 6	86	Topaze	88
Cirrus B 18,34m	104	Ka 10	86	RF 10	78	TST-10 Atlas	94
Cirrus Standard	98	Ka 2	74	RF 4	74	Twin Astir Train fixe	92
Cirrus Standard 16m	100	Ka 2 B	76	RF 5	74	Twin Astir Train rentrant	94
Cirrus/Cirrus VTC 17,74m	100	Ka 3	54	RF 5 B	78	Twin II G 103	92
Club Libelle	96	Ka 6	84	Rhönbussard	60	Twin III G 103	96
Cobra 15	98	Ka 6 E	86	Rhönlerche	54	Twin III/20m	98
Cobra 17m	102	Ka 7	76	Rhönsperber	62	VSO-10	96
Condor IV	80	Ka 8	78	Sagitta	82	VSO-10 C	94
Crystal CB 15 STRA	106	Kiwi	92	Salto 15m/15,5m	96	VT16/116 Orlic	86
D 37	100	Kranich II	74	SB 12	106	WA-26 Squale	86
D 38	98	Kranich III	80	SB 5 a-c	86	Weihe 50	80
Delphin I	100	L 23 Super Blanik	76	SB 5 e	88	Zugvogel I,II,IV	86
DG 100	100	L13 Blanik	76	SB 7	100	Zugvogel III a	88
DG 100 Club	98	L-23 Super Blanik 18,2 m	78	SB 8	106	Zugvogel IIIb	90
DG 1000/18m	106	LCF II	80	SF 25 a-c	76		

**Remarques :**

**Motorglider**

Self launching and self-sustaining motor gliders based on a pure glider are given the same index as the corresponding glider.

**Winglets**

The index is not changed when winglets are used.

The DAeC Index List does not claim to be complete. For the inclusion of gliders which are not yet in the list, an application (in English or German) with the technical documents must be made to the DAeC competition committee.

**Remark:**

This DAeC index-list is based on a theoretical weather model representing weather conditions in Germany during the time period from March to September. Therefore using this list for centralized championships or any championship outside of Germany may give false results.

## 16 Annexe 2 : Exemple de panneau d'épreuve

Voir pages suivantes

<b>DATE :</b>		<b>NOM :</b>	
<b>A/C TYPE :</b>		<b>CLUB :</b>	
<b>Immatriculation :</b>			
<b>Type et N° Barographe / GNSS :</b>			
<b>TYPE D'EPREUVE :</b>		<b>Déclarée / Libre</b>	<b>Distance :</b>
<b>Lieu de décollage</b>  <b>1er Pt de virage :</b>  <b>2 ème Pt de virage :</b>  <b>3 ème Pt de virage :</b>  <b>4 ème Pt de virage :</b>  <b>5 ème Pt de virage :</b>  <b>Lieu d'atterrissage :</b>			<b>Pt précis</b>
<b>Commissaire Sportif :</b>			<b>Handicap :</b>

<b>Type d'épreuve réalisée : Telle que déclarée / Modifiée / Libre</b>			
<b>Nom du fichier d'enregistrement GNSS</b>		<b>Validation par photos</b>	
<b>Points tournés :</b>	<b>Lieu</b>	<b>LAT</b>	<b>LONG</b>
<b>Lieu de décollage</b>			
<b>1er Pt de virage :</b>			
<b>2 ème Pt de virage :</b>			
<b>3 ème Pt de virage :</b>			
<b>4 ème Pt de virage :</b>			
<b>5 ème Pt de virage :</b>			
<b>Lieu d'atterrissage :</b>			
<b>Commissaire Sportif :</b>			
<i>Biffer les mentions inutiles</i>			