

**FCFVV**



## **Règlement de la coupe Charron 2015**

Fédération de Clubs Francophones de Vol à Voile

E-mail : [charron@fcfv.be](mailto:charron@fcfv.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	Six 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, pénalités et recours .....	9
15	Annexe 1 : Tableau des Handicaps .....	10
15.1	Classe Motorisée .....	10
15.2	Classe Libre .....	11
15.3	Classe 15m .....	12
15.4	Classe Club .....	13
16	Annexe 2 : Exemple de panneau d'épreuve.....	16

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 adaptée à l'activité, et répondre aux critères Part FCL
- 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 fichier 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 terminer 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.

#### 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). Il se trouve également sur le site de la Coupe Charron (<http://charron.fcfv.be>)

## 9 Epreuves de concours

Les épreuves réalisées en concours, même en Belgique, ne sont pas automatiquement prises en considération. Afin d'être valables pour la Coupe Charron les fichiers de ces épreuves devront être rentrés comme pour toute autre épreuve auprès du responsable de la Coupe Charron, accompagnées du classement définitif du jour validant l'épreuve par l'organisateur du concours.

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 Six 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
- Classement général reprenant les 6 meilleures épreuves de chaque pilote, toutes classes confondues.

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 la commission Charron.

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, pénalités et recours

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.

En cas de contestation, le pilote dispose d'un délai de 15 jours calendrier à compter de la publication des classements finaux sur le site de la Coupe Charron pour introduire, par l'intermédiaire du délégué Charron de son club, un recours auprès de la Commission Charron.

Celle-ci dispose de 15 jours pour y donner suite.

## 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.

Modèle de planeur	Hand.
Antares 18S	118
Arcus	114
AS 22-2	121
ASG 29 18m	119
ASG 32	114
ASH 25	122
ASH 25 ≥ 26m	123
ASH 26	117
ASH 30	124
ASW 12	110
ASW 17	115
ASW 20 16,6m	112
ASW 20 Top 16,6m	110
ASW 22 22m	119
ASW 22 24m	121
ASW 22 B	123
ASW 22 BL	124
ASW 28 18m	114
BS 1	108
Cobra 17m	100
D 36	108
DG 500 20m	104
DG 500+505 22m	110
DG 505 20m	104
DG 505 M Orion 20m	104
DG 800/808 18m	118
DG-1000 20m	110
DG-200 17m	109
DG-400 17m	109
DG-600 17m	113
DG-600 18m	116
Diamant 18m	108
Discus 2 18m	114
Duo Discus	110
Duo Discus XL	111
EB 29	125
Eta	125
Fs 33	109
Glasflügel 304 17m	112
Glasflügel 304CZ 17,4m	112
Glasflügel 604	114
Glasflügel 604 / 24m	118

Modèle de planeur	Hand.
HPH 304 / S Shark	118
Jantar 19m	112
Jantar 2 / b	113
Janus C avec train rentrant	108
JS 1 Relevation	119
JS 1-C 21 m	122
Kestrel 17m	110
Kestrel 19m	112
Kestrel 22m	114
LAK 12	114
LAK 17 18m	117
LAK 19 18m	114
LF-20 18m	118
Libelle Std. 17m	100
LS 10 18m	118
LS 11	111
LS 3 17m	109
LS 5	118
LS 6 17,5m	116
LS 6 18m	117
LS 8 18m	114
LS 9	117
Mosquito 17m	109
Mü 27	106
Nimbus 2	114
Nimbus 2b	114
Nimbus 2c	114
Nimbus 3 22,9m	119
Nimbus 3 24,5m	121
Nimbus 3 25,5m	122
Nimbus 3D	120
Nimbus 4	124
Nimbus 4D	123
NimEta	125
SB 10	118
SB 14	118
Std. Libelle 17m	100
Ventus 16,6m	113
Ventus 17,6m	115
Ventus 2c 18m	118
Ventus 2cxa 18m	119

### 15.3 Classe 15m

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

Modèle de planeur	Hand.
AFH 24	104
AK 8	107
ASG 29	113
ASW 20	110
ASW 20 Top	108
ASW 24	107
ASW 27	113
ASW 28	108
D 40	106
DG-200	107
DG-300	104
DG-300 WL	105
DG-303	105
DG-600	110
DG-800/808 15m	113
<b>Diana</b>	112
<b>Diana 2</b>	114
Discus	107
Discus 2	108
Fs 32	108
Genesis	107
Glasflügel 304 / CZ	110
Glasflügel 304C	104
H 301	100
LAK 17 15m	114

Modèle de planeur	Hand.
LAK 19 15m	108
LS 10 15m	114
LS 2	100
LS 3	107
LS3 a	107
LS 4	104
LS 4 WL	105
LS 6	111
LS 7	106
LS 7 WL	107
LS 8	108
Mini Nimbus	107
Mosquito	107
PIK 20 B	102
PIK 20 D	104
SB 11	108
Speed Astir II	105
SZD 55	106
<b>SZD 56 Diana</b>	112
<b>SZD-56-2 Diana 2</b>	114
Ventus 1	110
Ventus 2	114
Ventus 2ax	114
Ventus b 15m	110

### 15.4 Classe Club

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

Modèle de planeur	Hand.
AFH 22	98
AK 5	102
Alpin	84
Apis 2 / M 15 m /MCs	98
Apis WR	93
ASK 13	79
ASK 14	82
ASK 16	76
ASK 18	88
ASK 21	92
ASK 23	92
<b>Astir Club G 102</b>	91
Astir CS	96
Astir CS 77	96
<b>Astir CS Jeans</b>	93
Astir CS Top	94
<b>Astir Standard</b>	100
ASW 15	97
ASW 19	100
ASW 19 Club	98
<b>Austria Standard</b>	86
<b>Austria Standard SH1</b>	90
<b>Austria Standard SH1</b>	88
AV 36	74
B 12	106
Banjo	76
Bee	98
Bergfalke II	74
Bergfalke III	76
Bergfalke IV	80
<b>BG12/16 Briegleb</b>	85
<b>Bijave WA30 - Wassmer</b>	76
<b>Blanik L13</b>	78
Bocian	76
<b>Bocian</b>	76
<b>Briegleb BG12/16</b>	85
<b>C 30 S - Edelweiss</b>	88
<b>C 800 - "Epervier"</b>	54
Calif A 21	108
Carat	93
<b>Centrair C 201 - Marianne</b>	100

Modèle de planeur	Hand.
<b>G 102 Club Astir</b>	91
<b>G 103 Twin II</b>	92
<b>G 103 Twin III / SL</b>	95
G 109	68
G 109 B	72
Geier	88
Greif II	86
Grunau Baby	54
H 101 Salto	88
H 30	84
Hornet	100
Hornet WL	101
IS 28 B2	84
IS 28 M	76
IS 29 D	96
<b>Jantar Standard</b>	100
Janus 18,2m	102
Janus C train fixe	106
<b>Jaskolka - SZD 8</b>	78
<b>Jeans Astir CS</b>	93
<b>Junior SZD 51</b>	90
Ka 1 / 3 / 4	54
Ka 10	85
Ka 2	76
Ka 2 B	78
Ka 6	82
Ka 6 E	85
Ka 7	78
Ka 8	76
Kiwi	92
Kranich II	76
Kranich III	80
<b>L13 Blanik</b>	78
<b>L23 Super Blanik</b>	78
<b>L-23 Super Blanik 18,2 m</b>	80
LCF II	80
<b>Libelle Club</b>	96
<b>Libelle Standard</b>	98
LOM 57/1	82
LS 1 e	100
LS1 f	100

Modèle de planeur	Hand.
PW 6	86
Rhönbussard	60
Rhönlerche	54
Rhönsperber	62
<b>SA 104 - "Emouchet"</b>	54
Sagitta	82
Salto 15,5m	96
SB 12	103
SB 5 a	86
SB 5 b	86
SB 5 c	86
SB 5 e	88
SB 7	100
SF 26	83
SF 27 A	86
SF 27 B	88
SF 30	86
SF 34 Train fixe	86
SF 34 Train rentrant	87
SHK	96
SIE 3	86
Silence E 75	98
Silent 2	94
<b>Slingsby T45 Swallow</b>	78
Solo L 33	86
Spatz 13m	74
<b>Spatz L</b>	78
Specht	54
<b>Squale WA-26</b>	86
<b>Std. Astir</b>	100
<b>Std. Austria</b>	86
Std. Austria SH	88
<b>Std. Austria SH1</b>	90
<b>Std. Cirrus</b>	99
<b>Std. Cirrus 16m</b>	100
<b>Std. Cirrus Top</b>	98
<b>Std. Cirrus WL</b>	100
Std. Jantar	100
<b>Std. Libelle</b>	98
<b>Super Blanik L23</b>	78
<b>Super Blanik L-23 18,2m</b>	80

Cirrus / VTC 17,74m	100
Cirrus B 18,34m	102
<b>Cirrus Standard</b>	99
<b>Cirrus Standard 16 m</b>	100
<b>Cirrus Standard Top</b>	98
<b>Cirrus Standard WL</b>	100
<b>Club Astir G 102</b>	91
<b>Club Libelle</b>	96
Cobra 15	98
Condor IV	80
D 37	100
D 38	97
Delphin I	100
DG 100	100
DG 300 train fixe	102
DG-100 Club	98
DG-1000/18m	106
DG-500/505 Trainer train fixe	98
DG-500/505 Trainer Train reentrant	100
DG-505 6 Orion	100
<b>Edelweiss C 30 S</b>	88
Elfe 17m	100
Elfe S3 / S4	96
Elfe train fixe	94
<b>Emouchet - SA 104</b>	54
<b>Epervier - C 800</b>	54
<b>Espadon - WA28</b>	86
Falkon	103
<b>Fauconnet</b>	78
<b>Föehn - M-200</b>	83
Foka	88
Fs 25	92
Fs 31	99

LS 1-0 / c / d	98
LS 1-0 train fixe	96
LS 3 Std.	103
L-Spatz	78
Lunak LF 107	78
<b>M-100 Mésange</b>	83
<b>M-200 - Föehn</b>	83
M-25	86
<b>Marianne C201</b>	100
MDM-1 Fox	72
<b>Mésange M-100</b>	83
Minimoa	76
Mistral C	96
Mü 22b	95
Mucha	80
<b>Mucha Std. SZD 22</b>	82
<b>Nord 1300</b>	54
<b>Nord 2000</b>	68
<b>Olympia Meise</b>	76
Pajno V1 / 2	98
Pegase	102
Phöbus A	94
Phöbus B	96
Phöbus B 3 / C	100
Phönix	92
Piccolo	68
PIK 16 Vasama	88
Pilatus B4 train fixe	86
Pilatus B4 train reentrant	88
<b>Pirat SZD 30</b>	86
<b>Puchacz SZD 50</b>	84
Puchatek	75
PW 5	85

<b>Super Javelot - WA22</b>	82
Swift S-1	77
<b>SZD 22 Mucha Std.</b>	82
<b>SZD 30 Pirat</b>	86
<b>SZD 50 Puchacz</b>	84
<b>SZD 51 Junior</b>	90
SZD 59	100
SZD 59 WL	101
<b>SZD 8 - "Jaskolka"</b>	78
SZD-45 A	76
Taurus	99
Topaze	88
TST-10 Atlas	94
TwinAstir Train fixe	92
TwinAstir Train reentrant	94
<b>Twin II G 103</b>	92
Twin III	97
Twin III 20m	99
<b>Twin III G 103 / SL</b>	95
VSO-10	96
VSO-10 C	94
VT-116 Orlic 2	86
VT-16 Orlic	86
<b>WA22 - "Super Javelot"</b>	82
<b>WA-26 Squale</b>	86
<b>WA28 - Wassmer "Espadon"</b>	86
<b>WA30 - Wassmer "Bijave"</b>	76
Weihe 50	80
Zugvogel I / II / IV	86
<b>Zugvogel III a</b>	88
ZugvogelIIIb	90

**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 DAeCindex-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>Pt précis</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>			<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>			