



RÈGLEMENT DU CONCOURS D'ATTERRISSAGE

1 OBJECTIF

Une fois par année, en général au début de l'automne, le GVMC organise un concours d'atterrissage. Chaque pilote dispose de plusieurs essais pour effectuer un atterrissage de précision, par rapport à la ligne de référence tracée pour l'occasion. L'objectif est d'obtenir le moins de points possibles.

2 CHOIX DE L'AVION

Une seule catégorie existe. Chaque participant choisit avec quel avion il participe au concours.

3 PROCÉDURE

- Sauf pour des raisons sécuritaires, des atterrissages complets sont effectués.
- Un minimum de 3 atterrissages et maximum de 4 par binôme avion/pilote. Seul les 3 meilleurs comptent.
- Les procédures de LSGB doivent être respectées.
- Le pilote (PIC) est le seul responsable de la sécurité, du respect de la législation et des procédures.
- Radio : Le pilote (PIC) fera ses annonces standards aux procédures d'un aéroport non-contrôlé et ajoutera sa participation au concours ainsi que son nom dans son message :
 - Au point d'attente
 - Dans le virage de finale

Exemple : "H-FX s'aligne piste 33 pour le concours, pilote : Dupond" / "H-FB tourne finale 33 pour le concours, pilote : Dupond"

5 ORGANISATION

5.1 JURY

Le jury distribue et organise les tâches au nombre d'assistants qu'il estime utile. Il a les notions de pilotage requises. Ses décisions sont sans appel.

Il informe le pilote par les moyens dont il dispose de sa disqualification, le cas échéant. Il peut notamment décider de sa disqualification pour comportement inadéquat au sol ou en vol ou envers des tiers.

5.2 MISE EN PLACE

Le jour du concours, tirer une ligne (sciure) entre la place devant les hangars et la bande de décollage planeur. Celle-ci se trouvera dans l'alignement du poteau de la manche à air 33, ou alignée à l'ancien PAD Run-up, côté seuil de piste 33. Disposer les fanions le long de la bande en béton, côté buvette. Ceux-ci déterminent la longueur (en m) après la ligne de référence. Les organisateurs peuvent s'appuyer sur la checkliste prévue pour simplifier l'organisation.

6 CLASSEMENT

Pour être classé, chaque pilote doit rendre toutes ses montures en état de vol. Les trois meilleurs atterrissages comptent sur les quatre. En cas d'égalité, la régularité prime.

Exemple : 2x 10m est meilleurs que 1x5m et 1x 15m

La remise des prix a lieu lors de l'AG suivante.

6.1 NOTATION

- Le train principal est la référence.
- Poser le train principal avant le seuil compte comme atterrissage à plus de 100m.
- La remise de gaz compte comme atterrissage (150pts).
- Une manœuvre dangereuse et/ou le non-respect des procédures et de la sécurité entraîne la disqualification.

6.2 TYPES DE TRAIN D'ATTERRISSAGE

Train tricycle

Pour valider un atterrissage avec un avion muni d'un train tricycle, les conditions suivantes doivent être respectées :

- Arrondi correct, pas d'atterrissage 3 points.
- Pas de rebonds. En cas de rebond, seul le dernier posé sera comptabilisé.
- La distance prise en compte se calcule au niveau du train principal.

Train classique

Pour valider un atterrissage avec un avion muni d'un train classique, les conditions suivantes doivent être respectées :

- Atterrissage 3 points.
- Pas de rebonds. En cas de rebond, seul le dernier « posé » sera comptabilisé.
- La distance prise en compte se calcule au niveau du train principal.

6.3 BARÈME

Distance par rapport à la ligne de référence (mètres)	Points attribués
Avant la ligne	150
0	0
De 0 jusqu'à 5 (non compris)	5

De 5 jusqu'à 10 (non compris)	10
De 10 jusqu'à 15 (non compris)	15
De 15 jusqu'à 20 (non compris)	20
De 20 jusqu'à 30 (non compris)	30
De 30 jusqu'à 40 (non compris)	40
De 40 jusqu'à 50 (non compris)	50
De 50 jusqu'à 100 (non compris)	100
À partir de 100 (non compris)	150

7 FINANCEMENT

Chaque participant remplit le carnet de vol de l'avion après sa participation. Les vols sont facturés de manière usuelle. Une participation financière à payer sur place peut être demandée pour couvrir les frais de subsistance. Les pilotes externes règlent leur taxe d'atterrissage au C.