

CHAMPIONNAT REGIONAL BOURGOGNE

DE VOL A VOILE

ST-FLORENTIN CHÉU
2010

AERODROME SAINT-FLORENTIN : CHEU – LFGP – 11 AU 17 JUILLET 2010

PROCEDURES LOCALES

Édition : 20/06/2010

<u>1 - COMPETITION</u>	3
1.1. Nom de la Compétition	3
1.2. Lieu de la Compétition	3
1.3. Communication	3
<u>2. CALENDRIER</u>	3
<u>3. NOM ET FONCTIONS DES ORGANISATEURS</u>	3
<u>4. GENERALITES</u>	4
4.1. Classes et types de planeurs admis	4
4.2. Masse maximale admise	4
4.3. Contrôle des vols	4
4.4. Contrôle des équipements	4
4.5. Zone des vols – points de virage	4
4.6. Montant des droits	4
4.7. Limites d'inscription	5
4.8. Assurance responsabilité civile	5
<u>5. SECURITE</u>	5
5.1. Règles de sécurité sur l'aérodrome	5
5.2. Comité de sécurité	5
<u>6. DEROULEMENT DES EPREUVES</u>	5
6.1 Accueil des concurrents	5
6.2. Emplacement du panneau d'affichage officiel	5
6.3. Briefing journalier	6
6.4. Règles de trafic au sol	6
6.5. Grille de départ	6
6.6. Câbles de remorquage	6
6.7. Décollage, remorquage et treuillage.	6
6.8. Circuits de remorquage	6
6.9. Procédures pour les planeurs motorisés	6
6.12. Lignes d'arrivée	7
6.14. Atterrissage sur l'aérodrome	7
6.15. Atterrissage en campagne	7
6.16. Dépannage air	7
6.17 Types d'épreuves et classements	7
<u>7. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU REGLEMENT SPORTIF FFVV</u>	8

1 - COMPETITION

1.1. Nom de la Compétition

Championnat Régional
Bourgogne

1.2. Lieu de la Compétition

Aérodrome de Saint Florentin/Chéu (LFGP)
47° 58' 53'' N – 003° 46' 37'' E ; Elevation : 107m / 355ft (12hPa)

1.3. Communication

Pour tout ce qui concerne les inscriptions et les renseignements relatifs à l'hébergement dans la région :

CVVSFC.	Tel : +33 (0)3 86 35 19 17
Aérodrome	Fax : +33 (0)3 86 35 08 53
89600 SAINT-FLORENTIN	Email : club@planeur-stflo.net
	Site Web de la compétition : http://www.planeur-stflo.net

Pour faire suivre votre courrier :

Vol à Voile Saint Florentin.
"Votre nom"
Aérodrome
89600 SAINT-FLORENTIN

2. CALENDRIER

- | | |
|---|-----------------------------|
| 2.1. Clôture des inscriptions..... | 05 juillet 2010 |
| 2.2. Entraînement (non officiel)..... | ..sans |
| 2.3. Accueil des compétiteurs (vérification des documents de vol) | à partir du 10 juillet 2010 |
| 2.4. Briefing général de la compétition | 10 juillet 2010 (18 h) |
| 2.5. Pot d'accueil | 10 juillet 2010 (19h30) |
| 2.6. Première épreuve | 11 juillet 2010 |
| 2.7. Dernière épreuve | 17 Juillet 2010 |
| 2.8. Remise des prix..... | 17 juillet 2010 (20 h) |
| 2.9. Repas de clôture..... | 17 juillet 2010 (21 h) |

3. NOM ET FONCTIONS DES ORGANISATEURS

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 3.1. Président du Comité d'organisation..... | Jean Marc BILLY |
| 3.2. Directeur de la compétition et du comité choix des épreuves..... | Christophe LEGRAIN |
| 3.3. Accueil/Secrétariat..... | Bernard DUMONTIER |
| 3.4. Chef de piste..... | Christophe LEGRAIN |
| 3.5. Météorologie..... | Christophe LEGRAIN |
| 3.6. Pesée..... | à définir |
| 3.7. Remorquage | Claude GEMIN |
| 3.8. Treuillage..... | Gérard PETTINARI |
| 3.9. Grille de départ..... | Christophe LEGRAIN |
| 3.9. Calcul des résultats..... | Christophe LEGRAIN/ Danièle BILLY |
| 3.10. PC Vaches..... | Jacques BAZERQUE |
| 3.11. Administration et Journal de la compétition..... | Jean-Marc BILLY |
| 3.12. Responsable financier..... | Bernard DUMONTIER |
| 3.13. Presse et relations publiques..... | Jean-Marc BILLY |

4. GENERALITES

4.1. Classes et types de planeurs admis

- 4.1.1. Les Championnats de Bourgogne se dérouleront pour la classe « multi classe » avec les coefficients visibles en annexe.
- 4.1.2. Plusieurs commandants de bord peuvent se relayer sur un même planeur, mais dans ce cas ils ne peuvent concourir pour la sélection au championnat de France. Leurs performances ne seront pas prises en compte dans les classements permanents..
- 4.1.3. Les planeurs motorisés sont admis

4.2. Masse maximale admise

- 4.2.1. La masse maximale autorisée est celle autorisée par le CDN.

4.3. Contrôle des vols

- 4.3.1. Le contrôle se fait par enregistreurs de vols (loggers), l'enregistreur principal doit enregistrer les latitudes, longitudes et les altitudes. Chaque concurrent devant apporter un cordon de déloggage. Les concurrents pourront fournir directement le fichier .igc du vol (sur clé USB ou carte SD) ou par mail à l'adresse suivante : chpreg@planeur-stflo.net, ce qui est fortement préconisé.
- 4.3.2. Un enregistreur non homologué IGC peut être utilisé en secours à condition, d'une part, que le pilote fournisse à l'organisation, avant le début des épreuves, les logiciels et les cordons nécessaires au déchargement et à l'exploitation des vols et, d'autre part, qu'un enregistrement de l'altitude soit exploitable (enregistreur secours, enregistreur principal ou barographe étalonné).
- 4.3.3. Le marqueur d'événement n'est pas obligatoire.
- 4.3.4. Les pilotes utilisant un enregistreur principal intégré dans le tableau de bord devront fournir à l'organisation au plus tard 45 min. après l'arrivée sur le terrain (ou dès que possible en cas de vache) le fichier IGC de l'épreuve réalisée (clé USB). L'organisation pourra demander que le déloggage soit effectué en présence d'un commissaire sportif désigné par l'organisation.
- 4.3.5. Le logiciel utilisé pour le déloggage et le calcul des points est See You.

4.4. Contrôle des équipements

- 4.4.1. Les instruments gyroscopiques doivent être démontés ou neutralisés sous la responsabilité du concurrent.
- 4.4.2. Des contrôles seront effectués par l'organisation à tout moment de la compétition.
- 4.4.3. L'installation d'équipements mobiles (loggers, PDA...) est tolérée dans la mesure où celle-ci ne gêne en aucun cas la visibilité, la capacité d'évacuation et l'accessibilité aux commandes.

4.5. Zone des vols – points de virage

- 4.5.1. Les cartes aéronautiques de référence sont les cartes France OACI au 1/500 000 du (Ed. 2010) éditées par l'IGN.
- 4.5.2. La base de données des points de virage est disponible sur le site Internet de la compétition. la base officielle étant celle au format See You (.cup).
- 4.5.3. Le chargement des points de virage dans les enregistreurs de vol ou dans tout autre équipement de navigation est de la responsabilité des compétiteurs. L'organisation pourra toutefois apporter son concours aux compétiteurs qui en feront la demande.
- 4.5.4. La liste des zones interdites ou règlementées est disponible sur le site Internet de la compétition en format .txt. Ce fichier étant remis à jour régulièrement, la version définitive est mise sur le site.

4.6. Montant des droits

- 4.6.1. Le montant des droits d'inscription couvre la participation aux frais d'organisation mais ne couvre pas les frais de treuillage ou remorquage.
- 4.6.2. Remorquage à 500 m (voir fiche d'inscription).
- 4.6.3. Le montant de la caution pour réclamation est fixé à 80 Euros.

4.7. Limites d'inscription

- 4.7.1. Le montant total des droits d'entrée doit être joint au formulaire d'inscription complètement rempli. Ce formulaire doit être envoyé aux organisateurs avant la date limite d'inscription mentionnée au paragraphe 2.1. du présent règlement.
- 4.7.2. Les inscriptions sont acceptées dans l'ordre d'arrivée dans la limite de 40 planeurs. L'organisation se réserve le droit de refuser une inscription si le nombre maxi est dépassé, si l'inscription est hors délai, si le pilote est sanctionné par la FFVV ou s'il ne réunit pas les conditions d'expérience.

4.8. Assurance responsabilité civile

- 4.8.1. Chaque concurrent doit être titulaire d'une assurance responsabilité civile valable pour le survol du territoire français en compétition, d'une couverture minimale de 762 245 €.
- 4.8.2. Les concurrents de nationalité étrangère doivent fournir à l'organisation un justificatif en français ou en anglais. Dans le cas contraire, ils devront contracter sur place une assurance responsabilité civile aéronef.
- 4.8.3. Les pilotes n'ayant pas de licence OACI doivent demander une équivalence aux autorités françaises (formulaire disponible sur le site de la compétition).

5. SECURITE

5.1. Règles de sécurité sur l'aérodrome

- 5.1.1. L'aérodrome de Saint-Florentin n'est pas contrôlé. Chaque pilote reste entièrement responsable de sa sécurité dans la circulation d'aérodrome ainsi que sur l'ensemble des pistes et des taxiways en respectant les consignes données au briefing ou par le Starter.
- 5.1.2. Chaque pilote après l'atterrissage doit dégager rapidement son planeur pour laisser la piste libre.
- 5.1.3. Afin de rester à l'écoute de la circulation d'aérodrome, la fréquence de la compétition doit être impérativement veillée jusqu'à ce que le planeur soit retiré de la piste.

5.2. Comité de sécurité

- 5.2.1. Un Comité de sécurité sera créé. Il sera composé du Président du Comité d'organisation, du Directeur de la compétition, et d'un concurrent. Le représentant sera élu par les pilotes au briefing général d'ouverture de la compétition.
- 5.2.2. Le Comité de sécurité recevra les plaintes relatives à la sécurité et/ou à la conduite des vols pendant la compétition.
- 5.2.3. Toute plainte reçue par un membre du Comité de sécurité à l'encontre d'un compétiteur doit être enregistrée ainsi que toute action entreprise. Le Directeur de la compétition doit être tenu informé de toutes les plaintes ainsi que des mesures prises.

6. DEROULEMENT DES EPREUVES

6.1 Accueil des concurrents

- 6.1.1. Le bureau d'accueil des concurrents sera ouvert à partir du 10 juillet à 16 heures.
- 6.1.2. Seront alors vérifiés les documents suivants :
 - La licence du pilote.
 - Les assurances (responsabilité civile valable pour le survol du territoire français).
 - Le CDN ou le permis de voler du planeur, la fiche de pesée pour la classe Club.
 - Les types et numéros des enregistreurs (principal et secours).
 - La visite médicale
- 6.1.3. Seront également fournis par l'organisation toutes les informations complémentaires nécessaires.

6.2. Emplacement du panneau d'affichage officiel

Le panneau d'affichage officiel est situé dans la salle de Briefing.

6.3. Briefing journalier

6.3.1. Sauf disposition particulière annoncée par l'organisation, le briefing journalier aura lieu chaque jour d'épreuve à 10 heures 30. Il durera environ de 20 à 30 minutes. La routine journalière sera :

- Rappels sur la sécurité
- Proclamation des résultats de l'épreuve précédente;
- Briefing météo;
- Épreuve du jour.

6.3.2. Si un compétiteur est dans l'impossibilité d'assister au briefing, il devra se faire représenter par son dépanneur.

6.3.3. Aucune réclamation ne sera reçue ni discutée lors du briefing journalier.

6.4. Règles de trafic au sol

6.4.1. Les déplacements au sol se font sous la responsabilité exclusive du concurrent.

6.4.2. Les voitures et les remorques sont identifiées par la marque de concours du planeur du concurrent et sous sa responsabilité.

6.4.3. Les remorques et les planeurs doivent stationner aux emplacements prévus

6.4.7. Sauf autorisation particulière du Directeur de la compétition, il est interdit d'amener une remorque sur les pistes ou les taxiways.

6.5. Grille de départ

6.5.1. Les décollages seront réalisés sur les pistes 07T et 07R ou 25T et 25R.

6.5.2. L'ordre des départs et la grille de mise en piste seront annoncées et affichées tous les jours vers 9 h 00 ou, si le temps ne le permet pas, au plus tard pendant le briefing.

6.5.3. L'alignement des planeurs sur la grille se fait par ligne. Le planeur arrivant sur une ligne doit se placer systématiquement sur la bordure sud pour les pistes 07/25 soit sur la piste planeur soit sur la piste treuil en fonction du choix du lancement indiqué lors de son inscription.

6.5.4 Les concurrents doivent être en piste 15 minutes avant l'heure fixée pour les décollages.

6.6. Câbles de remorquage

6.6.1 Les câbles de remorquage sont fournis par les concurrents et doivent être identifiés et équipés à chaque extrémité d'un anneau TOST (longueur minimum 40 mètres).

6.6.2 Il est de la responsabilité de chaque équipe de tenir prêt son planeur pour le décollage, d'accrocher le câble de remorquage au planeur et de tenir l'aile horizontale.

6.6.3 Les câbles de remorquage sont récupérés par les équipiers, après le remorquage, à l'emplacement et à l'heure fixée par l'organisation.

6.7. Décollage, remorquage et treillage.

6.7.1 Les décollages en remorqués sont effectués sur ordres du "batman". Au moment de l'arrivée de l'avion remorqueur devant chaque planeur, celui-ci doit être prêt à décoller (check-list effectuée, câble accroché, ailes horizontales), frein de roue serré à la tension du câble.

6.7.2 Les décollages en treuillées sont effectués sur ordres du « batman ». Au moment de la mise en place de l'élingue devant le planeur, celui-ci doit être prêt à décoller (CRIS effectuée, câble accroché, ailes horizontales), pas d'utilisation du frein de roue pour tension du câble. Un briefing spécifique sera fait en piste pour les concurrents partant au treuil..

6.8. Circuits de remorquage

6.8.1 Les circuits de remorquage seront décrits lors du briefing général de la compétition.

6.8.2 Aucune annonce radio n'est effectuée au largage.

6.9. Procédures pour les planeurs motorisés

6.9.1. Les planeurs motorisés décollant à l'aide d'un remorqueur ou du treuil, devront effectuer, après le largage, un test de fonctionnement du moteur, dans les 10 minutes qui suivent le largage, d'une durée maximale de deux minutes avant l'heure d'ouverture de la ligne de départ de leur classe. Ceci afin de tester l'enregistrement du fonctionnement moteur dans le logger. Après ce test, l'utilisation du moteur pour reprendre de l'altitude avant le départ n'est pas autorisée.

- 6.9.2. Pour les motoplaneurs décollant en autonome, le moteur doit impérativement être arrêté, dans la zone de largage, à ou en dessous de l'altitude de largage fixée au briefing. Tout dépassement de cette altitude sera pénalisé conformément à la liste des pénalités du règlement général des compétitions.

6.10. Types de départ

Un type de départ sera utilisé : la ligne de départ : d'une longueur de 5 km de chaque côté du centre de la piste.

6.11. Sans objet

6.12. Lignes d'arrivée

- 6.12.1. La ligne d'arrivée classique est définie au seuil des pistes 07 et 25 après passage sur une ligne déterminant un point de report E ou W et s'étend à partir de ce seuil de part et d'autre sur une longueur de 1000 m soit une longueur totale de 2000 m. Elle doit être franchie dans le sens indiqué au briefing (sens d'atterrissage défini en fonction du vent).

6.13. Procédure radio à l'arrivée

- 6.13.1. A 10 km de l'arrivée, le pilote devra annoncer, sur la fréquence de la compétition : "*N° de concours – à 10 km*" en précisant "*atterrissage direct*" ou "*passage*".
L'organisation accusera réception "*N° de concours*" et donnera les informations nécessaires à l'atterrissage.
- 6.13.2. Il est interdit aux pilotes qui n'ont pas réussi l'épreuve de franchir la ligne d'arrivée classique, sauf arrivée directe. Cependant, ils devront annoncer leur retour au plus tard au kilomètre 10 sur la fréquence de la compétition pour prendre connaissance des arrivées en cours et s'intégrer dans la circulation d'aérodrome en toute sécurité.
- 6.13.3. En cas de panne radio, les procédures données au briefing devront être respectées.

6.14. Atterrissage sur l'aérodrome

- 6.14.1. En fonction de la hauteur et de la vitesse, les pilotes pourront, après le passage de la ligne d'arrivée:
- Atterrir directement sur la piste sur laquelle est définie la ligne d'arrivée (procédure fortement recommandée)
 - Effectuer une ressource pour atterrir sur une autre piste.
- 6.14.2. Les circuits d'atterrissage après passage seront décrits lors du briefing général de la compétition.
- 6.14.3. Les limitations de longueur d'atterrissage après passage et ressource sont définies par la consigne suivante :
- Ne jamais croiser la piste réservée aux arrivées directes. La fiche d'épreuve remise chaque jour rappellera la consigne sous forme d'un schéma.

6.15. Atterrissage en campagne

- 6.15.1. La carte de référence pour les atterrissages en campagne est la carte Michelin.
- 6.15.2. A l'issue d'un atterrissage en campagne, chaque pilote doit **signaler son atterrissage au PC Vache ou le faire signaler par ses équipiers.**
- 6.15.3. Aucun dépanneur ne doit partir dépanner un pilote sans être passé au PC vache, sous peine d'un avertissement et, en cas de récidive, d'une pénalité de 50 points.

6.16. Dépannage air

- 6.16.1. Les règles du paragraphe précédent sont applicables aux atterrissages sur aérodrome extérieur.
- 6.16.2. Les dépannages air sont autorisés par un remorqueur de l'organisation ou extérieur. Si les conditions météorologiques le permettent et dans la mesure des possibilités de l'organisation, les dépannages air seront assurés au tarif de 185 €/heure.
- 6.16.3. Si un concurrent veut être dépanné air par l'organisation, il **doit impérativement le demander au PC « Vache »** lors de son appel téléphonique.

6.17 Types d'épreuves et classements

- 6.17.1. Deux types d'épreuves seront utilisées : la course sur circuit (imposé) et la vitesse sur secteurs (imposés).
- 6.17.2. Le classement sera établi en points (1 000 points maximum par épreuve).
- 6.17.3. Lors des épreuves de course sur circuits imposés, la zone d'observation est un cercle de rayon 500m.

6.18 Utilisation de la radio

- 6.18.1 La fréquence du Championnat sera *123.50*. Sa veille est **obligatoire** pendant les phases décollage, remorqué et arrivée « kilomètre 10 ». Elle est recommandée dans un rayon de 15 km autour des points de départ.
- 6.18.2 En dehors de ces phases, les concurrents pourront changer de fréquence pour une fréquence réservée pour les vélivoles. L'utilisation d'une fréquence non attribuée au vol à voile est interdite.

6.19 Utilisation des transpondeurs

L'organisation pourra demander aux pilotes dont le planeur est équipé d'un transpondeur de le mettre en service pour aider les services du contrôle aérien à gérer la pénétration des planeurs dans les espaces contrôlés.

7. DIVERGENCES PAR RAPPORT AU REGLEMENT SPORTIF FFVV

Ajouter : ce sont **les fiches d'épreuves** qui font foi dans l'épreuve du jour, en cas de litige.

Annexe

LISTE OFFICIELLE DES POINTS DE VIRAGE

<http://planeur-stflo.net/chpr2010/index.php/2010/06/08/5-points-de-virages>

Carte VAC de la plateforme FLGP :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/2/1008_AD-2.LFGP.pdf

LISTE DE HANDICAP

Pour toute autre compétition utilisant le handicap planeur, la liste ci-dessous est à appliquer. Elle est basée sur la liste des handicaps DAeC 2008. Les planeurs suivants ont été ajoutés par la FFVV :

- Pégase train fixe
- Marianne
- Alliance 34

Type de planeur ou de motoplaneur INDEX

Classe libre Handicap

eta	132
Nimbus 4; ASW 22BL; ASH 25 EB 28	128
Nimbus 3/25,5m; ASW 22 B; ASH 25/>26m; NIMBUS 4D	126
Nimbus 3/24,5m; Nimbus 3D; ASW 22/24m; AS 22-2; ASH 25	124
Nimbus 3/22,9m; ASW 22/22m; LS 5, Antares 20m	122
SB 10; Glasflügel 604/24m	120
Glasflügel 604	118
ASW 17; Jantar 2/2b; Nimbus 2 b/c; fs 29; LAK 12	116
Jantar 19m; Kestrel 19m	114
DG 500/505 22m; Stemme S 10; B 13; Mü 27; ASW 12	110

Classe 18m

SB 14; ASH 26; Ventus 2/18m; DG 800/18m; LAK 17/18m; ASG 29 18m	
Antares 18m; LS 10/18m	120
DG 600/18m; LS 6/17,5m ; LS 6/18m ; LS 9	118
Ventus 17,6m; DG 600/17m	116
Ventus 16,6m; LS 8/18m; LAK 19/18m, ASW 28-18, Discus-2C 18m.....	114
ASW 20 16,6m; Kestrel 17m; Glasflügel 304/17 / 304CZ17,4	112
DG 200/17; LS 3/17; DG 400/17; Mosquito 17m	110
Diamant 18m; BS 1; D 36	108

Classe 15m

Ventus 2; ASW 27; DG 800; DG 808; LAK 17; SZD 56; ASG 29 15m; LS 10 15m	114
Ventus 1; LS 6	112
DG 600; ASW 20; SB 11; fs 32; Glasflügel 304	110
LS 3; DG 200; DG 400; Mini Nimbus; Mosquito; D 40	108

Classe Standard

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

Classe Club

LS 4; LS 7; DG 300; DG 303; Falkon; LS 3 Std.; SB 12; AFH 24; Glasflügel 304C.....	106
FK-3; SB 8; Speed Astir II; PIK 20 D/E.....	106
Mü 26; Diamant 16,5m; Cirrus B 18,34m; DG 300 ohne EZ; AK 5; Pegase	104
<i>Pegase train fixe</i> , LS 2; H 301; Cobra 17m	102
ASW 19; DG 100; LS 1 f; Hornet; Std. Jantar; Std. Astir, SZD 59; Phöbus B 3	
Cirrus/Cirrus VTC 17,74m ; Std. Cirrus 16m ; Phöbus C1; D 37; SB 7; Elfe 17m	
Std. Libelle 17m; Delphin I	100
ASW 15; Std. Cirrus; Std. Libelle; LS 1-0,c,d; Cobra 15; ASW 19 Club	
DG 100 Club; D 38, Mü 22b; Pajno V1/2; Apis M 15m; Apis 2; Bee	98
Astir CS; Astir CS 77; Club Libelle; Salto 15m/15,5m; Elfe S3/S4	
Mistral C; Phöbus B; SHK; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; VSO-10	96
Astir CS Jeans; fs 25; Elfe ohne EZ; Phöbus A, VSO-10 C; JP 15/36; Silent 2	
TST-10 Atlas	94
G 102 Club Astir; ASK 23; Phönix; Carat; Kiwi; JP 15/34; Apis WR.....	92
SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb; Std. Austria SH1; SF 27 B	90
SB 5 e; SF 27 A; Foka; Zugvogel III a; H 101 Salto; SF 30	
PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ; Std. Austria SH; Geier; ASK 18	88
Ka 6 E; Ka 10; SB 5 a-c; SZD 30 Pirat; SIE 3; Std. Austria; VT16/116 Orlic	
Pilatus B4 ohne EZ; Zugvogel I,II,IV; PW 5; Solo L 33; Greif II	86
SF 26; Ka 6; H 30; Silent Club; Silent AE-1	84
Sagitta; ASK 14, SZD 22; SFS 31.....	82

Planeurs anciens

LCF II; Weihe 50	80
Ka 8; L-Spatz, Lunak LF 107	78
Minimoa; Banjo	76
Spatz 13m; AV 36; RF 4	74
Piccolo	68
Rhönsperber	62
Rhönbussard	60
Grunau Baby; Ka 1; Ka 3	54
Classe biplace (utilisables en classe club si autorisés par l'organisation)	
Duo Discus; DG1000/20m; LS 11	110
Janus C mit EZ; DG 500/505 (Orion) 20m; fs 33	108
Janus C ohne EZ; B 12; Calif A 21; DG 1000/18m	106
Janus 18,2m; DG 505 Orion 18m	104
<i>Marianne</i> , DG 500/505 Trainer EZ	100
DG 500/505 Trainer ohne EZ; fs 31; Twin III/20m	98
G 103 Twin III, AFH 22	96
Twin Astir mit EZ	94
Twin Astir ohne EZ; G 103 Twin II; ASK 21	92
SF 34 mit EZ	88
<i>Alliance34</i> , SF 34 ohne EZ ; PW 6	86
SZD 50 Puchacz; Bergfalke IV; IS 28 B2	84
Kranich III; Condor IV	80
ASK 13; Bergfalke III; Bocian; L-23 Super Blanik 18,2 m ; ASK 16; RF 5 B RF 10; SF 28A	78
Ka 7; Ka 2 B; Bergfalke II, L13 Blanik; L 23 Super Blanik; SZD-45; Dimona G 109; SF 25 a-c	76
Ka 2; Kranich II; RF 5	74
Rhönlerche; Specht	54