

**VOLTIGE AERIENNE**

**COMPETITIONS FEDERALES**

**REGLEMENT**

**« AERO FESTIVAL de VOLTIGE »**

**2023**

Les modifications sont  
indiquées en bleu

# LES 10 COMMANDEMENTS

du Doc' pour pratiquer la voltige :

Illustration : Pascal Gros

Docteur Pierre-Hervé Deschamps Berger



La **chaleur** et la **déshydratation** tu craindras



La période de **digestion** tu éviteras et ton repas tu anticiperas



Les **manceuvres anti-G** au sol et en vol sans faille tu répèteras



Des **chaussettes de contention** en vol tu porteras



Ton **warm-up** en début de séance tu ne négligeras pas



Des **bâillements** et **sueurs** en vol tu te méfieras



**-Gz / +Gz** tu redouteras



Ton **vol d'entraînement** tu ne prolongeras pas



Ta séance le **voile gris** ou **noir** écourtera



Et si malgré tout cela ça n'a pas suffi, ton **G-Loc** ou tes **voiles** tu ne tairas pas.

Plus d'informations et conseils sur le site [www.ffa-aero.fr](http://www.ffa-aero.fr) / Base documentaire et technique des Sports

## TABLE DU CONTENU

### ARTICLE 1 – DEFINITION

### ARTICLE 2 - CONDITIONS DE PARTICIPATION

- 2.1 Niveaux de participation
- 2.2 Participation des avions
- 2.3 Inscription et participation des pilotes
- 2.4 Données personnelles et RGPD

### ARTICLE 3 – CONDUITE DE LA COMPÉTITION

- 3.1 Directeur des vols
- 3.2 Directeur de la compétition
- 3.3 Jury, collègue des juges, chef juge
- 3.4 Veilleur de sécurité des vols
- 3.5 Starter
- 3.6 Briefings
- 3.7 Commission technique

### ARTICLE 4 – DEROULEMENT DE LA COMPÉTITION

- 4.1 Sécurité
- 4.2 Hauteur
- 4.3 Règles de vol et vols dangereux
- 4.4 Météorologie
- 4.5 Période d'entraînements, figures...
- 4.6 Ordres de passage
- 4.7 Déroulement des vols
- 4.8 Problèmes techniques
- 4.9 Délais
- 4.10 Durée de la compétition

### ARTICLE 5 – PROGRAMMES

- 5.1 Programme connu
- 5.2 Programme Connu Libre - Libre
- 5.3 Programme Inconnu
- 5.4 Programme Libre intégral

### ARTICLE 6 – RESULTAS, PENALITES ET RECLAMATIONS

- 6.1 Les résultats individuels
- 6.2 Pénalités
- 6.3 Pénalités d'accéléromètre
- 6.4 Usage de la vidéo
- 6.5 Réclamations

### ARTICLE 7 – CLASSEMENTS, TITRES ET QUALIFICATIONS

- 7.1 Déclaration club voltige FFA
- 7.2 Classement mixte ou distinct
- 7.3 Titres et récompenses
- 7.4 Qualification au niveau supérieur

### ARTICLE 8 – LUTTE CONTRE LE DOPAGE

#### PENALITES et COEFFICIENTS de CADRE

Tableau

#### ANNEXES

## REGLEMENT DES COMPÉTITIONS FÉDÉRALES

### Article préliminaire :

La FFA test depuis 2022 une nouvelle formule de compétition de voltige aérienne qui associe épreuve sportive officielle et animations « grand public » dans l'objectif de rendre plus ludique, conviviale et séduisante la voltige aérienne pour les participants et le public. Le règlement de cette nouvelle formule « Aéro Festival de voltige » reprend les principes du règlement des compétitions nationales afin de garantir les règles de sécurité et d'équité pour le passage des niveaux supérieurs des catégories « biplace ». L'ordonnancement des vols est adapté aux objectifs de la nouvelle formule et des objectifs visés.

### ARTICLE 1 – DEFINITION

Les compétitions dites « AERO FESTIVAL de VOLTIGE » sont des compétitions fédérales nationales organisées par les clubs affiliés à la FFA, ou par les comités régionaux ou départementaux de la FFA.

Ce format de compétition vise à promouvoir les territoires, les actions phares sportives et non sportives de la fédération, tout en proposant un cadre réglementaire sportif adapté à ce format de compétition.

Cette compétition est ouverte aux catégories suivantes :

- Le Niveau Découverte. Ouverture de catégorie à la discrétion du directeur de compétition.
- Le Niveau Espoir, pour les avions alimentés dos, qui permet de qualifier les pilotes pour le niveau Promotion,
- le Niveau Promotion qui permet de qualifier les pilotes pour le niveau National 2,
- le Niveau National 2 qui permet de qualifier les pilotes pour les niveaux National 1 et/ou Excellence,
- le Niveau National 1 (Advanced),
- le Niveau Excellence (non qualificatif pour le niveau élite),
- le Niveau Élite (Unlimited).

**Les règles applicables de référence sont celles de la FAI dans lesquelles certains chapitres ont été aménagés en raison du caractère national et festif de cette compétition.**

Sont donc applicables (tant qu'elles ne sont pas contradictoires avec les amendements qui suivent dans le présent texte et en toutes occasions dans le silence du texte), toutes les dispositions techniques du règlement général Powered Aircraft Part 1 (Code Sportif FAI - section 6).

Les stipulations de ces règlements, ont donc été modifiées comme suit :

### ARTICLE 2 - CONDITIONS DE PARTICIPATION

#### 2.1 – Niveaux de participation :

##### 2.1.1 Est admis à participer à une compétition du **niveau Découverte** :

- \* tout pilote en cours de formation voltige et accompagné d'un instructeur voltige, lors des vols de compétitions.

Est admis à participer à une compétition du **niveau Espoir** :

- \* tout pilote titulaire d'un brevet fédéral de voltige de niveau 1 (**BFV 1**), et qui fait état d'une **expérience minimale de 10 H de voltige avion**.



---

Est admis à participer à une compétition du **niveau Promotion** :

- \* tout pilote qualifié à l'issue d'une compétition de niveau Espoir, titulaire d'un brevet fédéral de voltige de niveau 2 (**BFV 2**) et qui fait état d'une **expérience minimale de 20 H de voltige avion**.

Est admis à participer à une compétition du **niveau National 2** :

- \* tout pilote titulaire d'un brevet fédéral de voltige de niveau 2 (**BFV 2**) qualifié à l'issue d'une compétition de niveau Promotion dans les 5 années précédentes. Un **BFV3** justifiant du niveau de maîtrise sera requis en plus du BFV 2 pour les pilotes évoluant sur avion de performance double commande (type EA 300, 330, ...).

- \* tout pilote ayant déjà participé à une compétition de niveau National 2 dans les 5 années précédentes,

- \* Passé le délai des 5 années, un pilote qualifié devra justifier d'une expérience d'au moins 5 heures d'entraînement de voltige dans les 12 mois précédents, sur le même type d'avion que celui utilisé pour la compétition. Ces heures devront être justifiées sur présentation du carnet de vol et de l'attestation d'un instructeur voltige. (Annexe 4).

Est admis à participer à une compétition du **niveau National 1** :

- \* tout pilote qualifié à l'issue d'une compétition de niveau National 2 dans les 5 années précédentes, et titulaire d'un brevet fédéral de voltige de niveau 3 (**BFV 3**),
- \* tout pilote ayant participé, à une compétition de niveau National 1, Excellence ou Elite dans les 5 années précédentes.

- \* Passé le délai des 5 années, un pilote qualifié devra justifier d'une expérience d'au moins 5 heures d'entraînement de voltige dans les 12 mois précédents, sur le même type d'avion que celui utilisé pour la compétition. Ces heures devront être justifiées sur présentation du carnet de vol et de l'attestation d'un instructeur voltige. (Annexe 4).

Est admis à participer à une compétition du **niveau Excellence** :

- \* tout pilote qualifié à l'issue d'une compétition de niveau National 2 dans les 5 années précédentes, et titulaire d'un brevet fédéral de voltige de niveau 3 (**BFV 3**),
- \* tout pilote ayant participé, à une compétition de niveau National 1, Excellence ou Elite dans les 5 années précédentes.

- \* Passé le délai des 5 années, un pilote qualifié devra justifier d'une expérience d'au moins 5 heures d'entraînement de voltige dans les 12 mois précédents, sur le même type d'avion que celui utilisé pour la compétition. Ces heures devront être justifiées sur présentation du carnet de vol et de l'attestation d'un instructeur voltige. (Annexe 4).

Est admis à participer à une compétition du **niveau Élite** :

- \* tout pilote qualifié, dans les 3 années précédentes, à l'issue d'une compétition de niveau Excellence.

- \* tout pilote ayant participé dans les trois années précédentes :

- à une compétition de niveau Élite,
- à un championnat de France ou l'Open de France de niveau National 1 sous réserve d'y avoir obtenu une moyenne au classement général de 70% et d'avoir été qualifié précédemment à l'issue d'une compétition de niveau Excellence.

- \* Passé le délai des 3 années, un pilote qualifié devra justifier d'une expérience d'au moins 5 heures d'entraînement de voltige dans les 12 mois précédents, sur le même type d'avion que celui utilisé pour la compétition. Ces heures devront être justifiées sur

---

présentation du carnet de vol et de l'attestation d'un instructeur ou entraîneur voltige. (Annexe 4).

**2.1.2** Un concurrent ne peut s'inscrire qu'à un seul niveau de participation.

**2.1.3** Tout participant doit être titulaire de sa licence FFA à jour.

**2.1.4** Tout participant doit être en possession des documents suivants en cours de validité :

- \* sa licence de pilote avec sa qualification de classe SEP,
- \* son certificat médical de classe 1 ou 2 **et** un certificat médical datant de moins d'un an (pouvant être le certificat de classe 1 ou 2) attestant l'absence de contre-indication à la pratique sportive de la voltige aérienne en compétition.
- \* un certificat d'assurance responsabilité civile avion n'excluant pas la couverture des risques en compétition de voltige,
- \* son carnet de vol mentionnant le nombre d'heures de voltige avion effectuées et certifiées,
- \* une qualification additionnelle de voltige en règle **Aerobatic Rating – FLC800**
- \* un brevet fédéral de voltige correspondant au niveau requis

**2.1.5** Conditions particulières : Les pilotes militaires de l'équipe de voltige de l'armée de l'air (EVAA) devront être déclarés aptes à voler sur les avions militaires pour la période de la compétition considérée, par une attestation du commandant de l'EVAA ou du directeur/directeur adjoint des équipes de présentation de l'Armée de l'Air, attestant du niveau BFV 2 et 3 acquis.

**2.1.6** Pour faciliter l'intervention des services d'aide médicale d'urgence en cas d'accident, tout participant doit remettre au directeur de compétition, le questionnaire médical confidentiel joint en annexe. Ce document scellé lui est restituée à la fin de la compétition sur demande. Un pilote qui n'a pas remis ce formulaire n'est pas admis à concourir.

#### **2.1.7 Numéris clausus**

Les organisateurs pourront restreindre le nombre de compétiteur en définissant un numéris clausus en cohérence avec la durée de la compétition et les contraintes locales d'organisation. Ce numéris clausus sera précisé dans un bulletin d'information précisant la date d'ouverture de l'inscription à la compétition.

L'organisateur pourra prévoir une liste complémentaire en cas de désistement.

La sélection des pilotes sera déterminée à partir de la date et heure d'inscription des pilotes, dans la limite jusqu'à la limite de nombre. L'inscription des pilotes via Smile FFA avec dépôt des papiers avion et pilotes (Google form) devra être complète pour être recevable. Toute inscription incomplète sera retirée au profit d'un autre concurrents de la liste satisfaisant aux exigences.

#### **2.1.8 Participation des pilotes étrangers.**

En cas de numéris Clausus, les pilotes étrangers ne seront pas autorisés à participer, sauf :

- s'ils ont suivi le cursus Français avec obtention de brevets fédéraux et licenciés à un aéroclub voltige FFA.
- s'ils sont invités par l'organisateur, dans les catégories « nationale 1 » (Advanced), « Excellence » ou « Elite » (Unlimited), dans les conditions suivantes :

- faire une demande écrite au directeur de compétition un mois minimum avant le début de la compétition,

- 
- avoir été classé lors d'un championnat international CIVA de niveau Advanced ou Unlimited,
  - avoir pris une licence dans un aéroclub affilié à la FFA,
  - concourir sur un avion autorisé de vol sur le territoire français,
  - déclarer sur l'honneur comprendre et accepter le règlement sportif français de voltige aérienne.
  - En fonction de leurs situations, les pilotes devront fournir les **autorisations de voltige sur le territoire Français** conformément à l'annexe 3, du présent règlement,

Après autorisation du directeur de compétition, se conformer aux autres conditions d'inscription des pilotes Français. Le nombre de ces pilotes sera limité et déterminé par l'organisateur après étude des demandes.

## 2.2 – Participation des avions :

Tous les avions utilisés sont des monomoteurs à pistons classés voltige (au titre de leur CDN, CNSK ou CNRA) et équipés d'au moins un accéléromètre (plus de détails §4.1.3 *accéléromètres*).

### 2.2.1 – Performance et limitation selon les catégories :

Tout avion participant à une compétition doit satisfaire aux spécifications de performances requises pour le type de vol qu'il doit effectuer.

Le directeur de compétition peut interdire la participation à la compétition de tout avion dont l'état ou la configuration ne permet pas de voler en sécurité.

Il est exigé que la configuration de l'avion lors de la compétition soit immédiatement utilisable en mode biplace.

Les compétitions de niveau Excellence, National 1 et Élite, sont ouvertes aux avions de haute compétition certifiés en catégorie A (voltige) au titre de leur CDN, CNSK ou CNRA, Permit to Fly

- Catégorie Espoir : réservée aux avions biplaces (double commande) de moins de 210 CV, alimentés dos.
- Catégorie Promotion : réservée aux avions biplaces (double commande) de moins de 210 CV, alimenté dos.
- Catégorie nationale 2 : réservée à tous les avions double commande sans limitation de puissance, alimentés dos.
- Catégorie Nationale 1 (Advanced), Excellence et Elite (Unlimited) : ouvert à tous types d'avions conformément au règlement CIVA Part1.

### 2.2.2 Documents :

- Un document de navigabilité (certificat de navigabilité, laissez-passer ou autorisation de vol) portant la mention « acrobatique » et en état de validité doit être présenté aux organisateurs, ainsi que tous les autres documents obligatoires associés à l'avion, et une assurance lors de la participation à des compétitions de voltige aérienne, incluant une garantie en responsabilité civile conforme aux exigences du règlement CE785/2004 du 21/04/2004, et de l'arrêté EQUA 0501221A du 29/07/2005.

Une copie de ces documents pourra être transmise en ligne lors de l'inscription à une compétition ou au plus tard avant le jour d'arrivée, selon la même procédure.

---

## 2.3 – Inscription et participation des pilotes :

**2.3.1** Les pilotes doivent s'inscrire via Smile FFA et déposer leurs papiers « pilotes » et « avions » sur la plateforme prévue à cet effet en tenant compte des dates limites d'inscription fixée par l'organisateur.

Les frais d'inscriptions prennent en compte une part fédérale commune à toutes les compétitions nationales et une part « organisateur » fixée par lui-même.

Le paiement doit être réalisé via Smile exclusivement par carte bancaire.

**2.3.2** En signant le bulletin d'engagement, le concurrent s'engage à observer le règlement de la compétition, respecter les règles locales d'organisation édictées par l'organisateur et les règles de sécurité aérienne en vigueur.

**2.3.3** Tout pilote mineur effectue ses vols avec à bord un instructeur voltige désigné par le Jury de la compétition.

**2.3.4** La participation à la compétition peut être refusée à tout pilote absent au briefing général organisé par la direction de la compétition.

## 2.4 Données personnelles et RGPD

Les données personnelles devant être collectées par le directeur de compétition pour l'inscription des concurrents, l'organisateur s'engage à respecter les cinq grands principes de la réglementation relative aux règles de protection des données personnelles (RGPD) :

- Le principe de finalité : le responsable d'un fichier ne peut enregistrer et utiliser des informations sur des personnes physiques que dans un but bien précis, légal et légitime ;
- Le principe de proportionnalité et de pertinence : les informations enregistrées doivent être pertinentes et strictement nécessaires au regard de la finalité du fichier ;
- Le principe d'une durée de conservation limitée : il n'est pas possible de conserver des informations sur des personnes physiques dans un fichier pour une durée indéfinie. Une durée de conservation précise doit être fixée, en fonction du type d'information enregistrée et de la finalité du fichier ; par conséquent, les données personnelles de la compétition devront être détruites un mois après la fin de la compétition.
- Le principe de sécurité et de confidentialité : le responsable du fichier doit garantir la sécurité et la confidentialité des informations qu'il détient. Il doit en particulier veiller à ce que seules les personnes autorisées aient accès à ces informations ; Le directeur de la compétition devra informer les personnes autorisées de cette confidentialité et s'assurer que ces données ont bien été détruites.
- Les droits des personnes

## ARTICLE 3 - CONDUITE DE LA COMPETITION

La direction de l'organisation est assurée par :

- \* un directeur des vols,
- \* un directeur de la compétition,
- \* un chef-juge,
- \* un starter
- \* un veilleur de sécurité des vols

### 3.1 - Directeur des vols :

Le directeur des vols est réglementairement le seul responsable vis-à-vis de l'administration aéronautique de la conduite de l'événement.

### 3.2 - Directeur de compétition :

**3.2.1** Le directeur de compétition est chargé du déroulement régulier de la compétition.



---

S'il n'est pas lui-même le directeur des vols, il agit sous la responsabilité de ce dernier. Le directeur de compétition est en particulier responsable devant le directeur des vols de la stricte observation quotidienne des réglementations fédérales, nationales et locales (NOTAM et autres), de la stricte observation de l'ensemble des consignes de sécurité et du présent règlement.

**3.2.2** Le directeur de la compétition a toute autorité pour faire respecter ces prescriptions. Il est autorisé, avec l'avis du chef-juge et du directeur des vols, à mener dans le cadre strict de la compétition, toute action disciplinaire rendue nécessaire par une éventuelle non-observation des règles de sécurité.

### **3.3 - Jury - Collège des juges - Chef-juge :**

**3.3.1** Le Collège des cinq juges, déterminé par la FFA, est placé sous l'autorité d'un Chef juge, dont la voix est prépondérante.

**3.3.2** Le Jury est composé :

- \* du chef juge,
- \* du directeur de compétition.
- \* du directeur des vols
- \* le cas échéant, d'un conseiller technique voltige affilié à la fédération

Le Jury est présidé par le directeur de la compétition ou le chef-juge. La composition du jury avec sa présidence sera publiée pour chaque compétition.

### **3.4 - Veilleur de sécurité des vols :**

Le directeur de la compétition désigne un instructeur voltige ou ancien instructeur voltige comme veilleur de sécurité des vols.

Son rôle est de veiller la fréquence de sécurité voltige utilisée lors, des entraînements officiels, du programme en cours, et d'intervenir en temps réel sur cette fréquence dès que la sécurité lui semble susceptible d'être mise en cause lors d'un vol, du fait du pilote, des conditions météorologiques ou des conditions de circulation aérienne dans le volume d'évolution.

Il a toute autorité pour interrompre un vol (« *Stop stop stop* »), aider ou conseiller un concurrent lorsqu'il estime que son intervention devient nécessaire pour assurer un retour au terrain du pilote et de la machine dans de bonnes conditions de sécurité.

Pendant les épreuves de compétition, il est placé auprès du chef-juge et agit totalement indépendamment de toute autorité présente localement.

### **3.5 – Starter :**

Le starter ordonnance les vols et a toute autorité pour réorganiser momentanément ceux-ci, afin de tenir compte des éventuels problèmes techniques : problème de démarrage, d'avitaillement, de sécurité, etc.

### **3.6 – Briefings :**

Les candidats sont tenus d'assister au briefing général. Cf. article 2.3.4.

### **3.7 - Commission technique :**

La commission technique est choisie par les organisateurs. Le directeur de compétition est ipso facto Président de ladite commission. En cas de défaillances mécaniques, elle procède, avec objectivité et compétence, à l'inspection des équipements techniques et détermine les causes des pannes survenues au cours des vols de compétition.

La commission technique tient le jury au courant de ses constatations.

---

## ARTICLE 4 - DEROULEMENT DE LA COMPETITION

### 4.1 - Sécurité (parachute, radio, accéléromètre) :

**4.1.1 Le port du parachute** de sauvetage est obligatoire. Le propriétaire de cet équipement de protection applique les spécifications de l'arrêté du 23 juillet 2021 relatif aux conditions d'utilisation et de maintien de navigabilité des parachutes de sauvetage.

**4.1.2 La radio** est obligatoire et est utilisée dans la stricte limite des règles de sécurité ;

#### 4.1.3 Accéléromètre :

- Si un avion est utilisé par plusieurs pilotes, il doit être équipé d'un accéléromètre électronique enregistreur.
- Si un avion est utilisé par un seul pilote, il doit être équipé au minimum d'un accéléromètre mécanique. Celui-ci doit être remis à zéro et scellé par un moyen adéquat avant chaque vol. Le pilote doit déclarer cet équipement lors de son inscription à la compétition. A défaut il pourra être déclaré forfait par le directeur de la compétition.

### 4.2 – Hauteurs :

**4.2.1** Pour les compétitions de **niveau Découverte, Espoir**, les hauteurs à observer impérativement sont :

- \* limite supérieure : 1150 mètres (3 772 ft) QFE,
- \* limite inférieure : 300 mètres (1 000 ft) QFE.

Pour les compétitions de **niveau Promotion, National 2 et National 1**, les hauteurs à observer impérativement sont :

- \* limite supérieure : 1150 mètres (3 772 ft) QFE,
- \* limite inférieure : 200 mètres (650 ft) QFE.

Pour les compétitions de **niveau Excellence et Élite**, les hauteurs à observer impérativement sont :

- \* limite supérieure : 1050 mètres (3 440 ft) QFE,
- \* limite inférieure : 150 mètres (500 ft) QFE.

100 mètres pour les Elite sauf situation locale et soumis à autorisation et NOTAM DGAC

**4.2.2** En cas de non-respect des limites inférieures et/ou supérieures, le concurrent est pénalisé conformément au paragraphe 6.2.

### 4.3 - Règles de vol et vols dangereux :

**4.3.1** A l'issue du programme 1, le jury a toute autorité pour procéder à l'élimination d'un candidat s'il apparaît qu'il n'est pas au niveau (par pourcentage de points ou faute engageant la sécurité).

Toutefois, le jury peut apprécier si la contre-performance est due au niveau insuffisant du pilote ou à une malchance passagère.

**4.3.2** Tout concurrent responsable d'une situation dangereuse ou d'une infraction grave à la limite inférieure de hauteur, peut-être disqualifié pour le reste de la compétition par le directeur de compétition sur avis du collège des juges à la majorité des 2/3 de celui-ci. Cette règle est complémentaire aux pénalités de hauteur.

#### 4.4 – Météorologie :

4.4.1. Les vols ont lieu entre les heures de lever et de coucher du soleil au lieu de la compétition. Ils font néanmoins l'objet de créneaux horaires selon le NOTAM en vigueur et les conditions environnementales du lieu de la compétition.

4.4.2. Tableau des hauteurs minimales et vitesse de vent :

	<b>Espoir Découverte</b>	<b>Promotion</b>	<b>CF2</b>	<b>N1/Advanced</b>	<b>Excellence</b>	<b>Elite</b>
<b>Réf.</b>	Valeurs nationales			CIVA		
Vol autorisé, pas de break	Base des nuages > 1150 m (3772')			Base des nuages > 1150 m (3772')	Base des nuages > 1050 m (3440')	
Vol <b>avec break</b> autorisé	1150 m (3772') > Base des nuages > 850 m (2788')			1150 m (3772') > Base des nuages > 800 m (2788')	1050 m (3440') > Base des nuages > 800 m (2624')	
<b>Pas de vol</b>	Base des nuages < 850 m (2788')			Base des nuages < 800 m (2624')		

Pour la planification des vols, le directeur de compétition devra ajouter 50 m aux valeurs ci-dessus.

	<b>Espoir Découverte</b>	<b>Promotion</b>	<b>Nat 2</b>	<b>Nat 1/Advanced</b>	<b>Excellence</b>	<b>Elite</b>
<b>Réf.</b>	Valeurs nationales			CIVA		
Vent maximum au sol	10 m/s de face (/axe de piste) 6 m/s travers (/axe de piste) 3 m/s arrière (/axe de piste)			12 m/s de face 6 m/s travers 3 m/s arrière		
Vent maximum à 500 m	10 m/s sur l'axe principal (x) 6 m/s sur l'axe perpendiculaire (y) 3 m/s arrière			12 m/s sur l'axe principal (x) 8 m/s sur l'axe perpendiculaire (y) 3 m/s arrière		

Multiplier les valeurs en m/s par 2 pour obtenir des valeurs en kts

La visibilité minimale en vol doit être de 5 kilomètres, déterminée par rapport à des repères au sol du centre de la zone de compétition à la hauteur maximale de vol fixée pour le programme.

Des informations sont fournies chaque jour aux concurrents sur l'évolution des conditions météo et particulièrement sur les vents, en vitesse et en direction.

4.4.3. Le directeur des vols ou le chef-juge peuvent arrêter les vols s'ils estiment :

- \* le vent hors limites,
- \* une visibilité insuffisante,
- \* une aggravation des conditions météo.

**4.4.4** Un concurrent peut interrompre son vol, avant le début ou à n'importe quel moment du programme, à la fin d'une figure et en vol horizontal, si, à son avis, les conditions météorologiques ne sont pas conformes aux minima fixés ci-dessus.

Il doit, immédiatement après avoir atterri, informer le directeur de compétition des raisons de sa décision et ce dernier doit en informer à son tour le collège des juges.

Si le jury accepte les raisons données par le pilote pour l'interruption de son vol, celui-ci peut recommencer son vol. Le jury peut décider de faire effectuer un vol de contrôle. Tout concurrent admis à revoler doit à nouveau exécuter le programme en entier. La notation ne reprend qu'à partir de la figure qui suit l'interruption. En cas d'omission ou de simplification de façon à tirer avantage dans une ou plusieurs figures de la séquence volée, cette ou ces figures peuvent être notées zéro.

Par contre, si le jury estime que le pilote abuse de façon notoire, la répétition du vol n'est pas autorisée et toutes les figures non exécutées dans le programme sont notées zéro.

**4.4.5.** Si au cours de l'exécution des différents programmes la hauteur des nuages se situe, entre 850 mètres (2 800 ft) QFE et la hauteur minimale fixée, le jury autorise une coupure au cours des vols, le compétiteur ayant la possibilité de reprendre de l'altitude, sans pénalité, pour effectuer la seconde partie de son vol. Si au cours de l'exécution d'un programme, le jury constate une amélioration notable des conditions météorologiques, il peut décider de ne plus autoriser la coupure pour les vols suivants et préviendra dans un délai bienveillant les participants de la levée de cette coupure.

**4.4.6** a) Niveaux Découverte, Espoirs, Promotion et National 2 : Pour les programmes imposés connus et inconnus, le jury décide de l'endroit où la coupure doit avoir lieu. Pour le libre, le concurrent décide de l'endroit de la coupure, par deux traits parallèles (ou l'indication « coupure » ou « break » entre deux figures sur ses diagrammes.

b) Niveaux National 1, Excellence et Elite : la règle CIVA s'applique.

**4.5 – Période d'entraînement, figures de sécurité, manœuvre d'échauffement, figures d'entraînement avant vols de compétition :**

**4.5.1** En vue de se familiariser avec l'environnement une période d'entraînement est programmée dans le planning de la compétition. Pour les compétiteurs « Espoir », un créneau de 10 minutes maxi leur sera réservé. En cas d'impossibilité de leur assurer un créneau dans la période prévue, le vol de 10 minutes sera remplacé par la possibilité d'effectuer, au début du premier programme, une séquence de figures composée de trois figures de sécurité (au choix dans le catalogue des figures) et les trois premières figures du programme connu.

Pour les promotions et nationaux 2, le directeur de compétition décidera de la possibilité ou non d'effectuer un entraînement qui pourra être : soit un vol de 10 minutes, soit la séquence des trois premières figures du programme connu.

Toutes figures différentes que celles indiquées seront pénalisées. Tout concurrent absent lors de la période de l'entraînement n'est plus admis à s'entraîner.

**4.5.2** Pour les pilotes des catégories « monoplaces », des vols d'entraînements pourront être organisés par le directeur de la compétition. Ils auront un caractère facultatif et s'organiseront dans la limite des horaires disponibles et définis par le directeur de la compétition, avec comme objectif le respect des contraintes locales d'environnement.

**4.5.3** La participation à l'entraînement exige **au préalable, l'enregistrement du pilote et de l'avion** auprès de l'organisateur de la compétition.

Un tableau d'ordre de passage est mis à la disposition des concurrents. Les créneaux horaires doivent être utilisés sans perte de temps, avec le concours du starter désigné.

**4.5.4** Avant chaque vol de compétition, les pilotes peuvent bénéficier de figures de sécurité, manœuvres d'échauffement et figures d'entraînement autorisées pour les programmes de compétitions selon leurs catégories. Pour toutes les catégories « monoplace » le règlement CIVA part 1 s'applique. Pour les catégories biplaces se référer au catalogue des figures autorisées dans chacune des catégories « Espoir », « Promotion » et « Nationale 2 ».

#### **4.6 - Ordres de passage :**

**4.6.1** Les catégories pourront être mixées pour déterminer un ordre des vols.

**4.6.2** L'ordre des vols est déterminé prioritairement pour le premier programme **par tirage au sort manuel**, à défaut par l'informatique, selon les spécifications des règles CIVA en vigueur et selon le choix du directeur de compétition (ou son assistant).

**4.6.3** Tout ordre de passage ainsi déterminé peut être modifié par le directeur de compétition ou le starter (sur délégation du premier) **pour accélérer le déroulement de l'épreuve** ou si d'autres circonstances l'exigent.

#### **4.7 - Déroulement des vols :**

**4.7.1** En dehors des cas de panne mécanique et/ou d'aggravation des conditions météorologiques un programme doit être effectué au cours d'un seul vol.

Au cours de ce vol, le programme est normalement exécuté sans interruption, et toute interruption donne lieu à pénalisation, à l'exception des cas de coupures autorisées par le jury.

Le début, la fin, toute interruption et la reprise de l'exécution d'un programme sont clairement signalés par le pilote par 3 battements d'ailes visibles et distincts.

Pour les compétitions de niveau Espoir, Promotion et National 2, il n'y a pas de chronométrage.

**4.7.2** Les vols de compétition sont effectués séparément dans l'ordre publié. Aucun concurrent ne peut commencer son programme de compétition avant d'y avoir été invité par le chef-juge.

**4.7.3** Le jury détermine le vent officiel pour l'exécution de chaque programme.

Les évolutions sont faites dans le cadre imposé et par rapport au centre de celui-ci, ledit centre étant indiqué par une croix blanche.

Le jury détermine également la direction de l'axe principal pour le programme libre, mais le compétiteur a la possibilité de commencer sa première figure sur cet axe dans l'un ou l'autre sens ou sur l'axe à 90°, à condition d'indiquer clairement sur son diagramme la direction choisie.

#### **4.8 - Problèmes techniques :**

**4.8.1** Si un concurrent interrompt son vol à cause d'une défaillance mécanique décelée après son décollage, il peut être autorisé à recommencer son vol sous réserve que la preuve de la panne peut être fournie à la commission technique dans les deux heures suivant l'atterrissage.

Seuls le pilote, et/ou son mécanicien et les membres de la commission technique sont autorisés à intervenir sur l'avion afin de déterminer les causes de la panne. Lorsque les causes



de cette panne sont diagnostiquées, la réparation, si elle est possible, est effectuée par le mécanicien chargé de l'entretien de l'aéronef ou son délégataire.

Une avarie n'est considérée comme telle que si elle provient d'une rupture ou d'une déformation décelée sur différentes parties de l'avion, sans l'aide de dispositifs spéciaux, à l'exception d'une loupe.

Les défaillances suivantes ne sont pas reconnues comme telles :

- \* mises aux points incorrects,
- \* ennuis techniques résultant de saletés, s'ils sont dus à la négligence du pilote ou de son équipe.

*Note : si la commission technique peut fournir la preuve que des carburants ou lubrifiants défectueux ont été fournis par les organisateurs, cette pénalisation n'est pas appliquée au concurrent.*

- \* l'absence ou l'insuffisance de système de sécurité entraînant un dérèglement des installations durant le vol.
- \* le manque de carburant ou de lubrifiant.

Dans l'un ou plusieurs de ces quatre cas, le concurrent n'est pas autorisé à recommencer son vol.

**4.8.2.** Le jury décide si le vol peut être recommencé ou non. En cas de doute, la décision est prise en faveur du concurrent.

Tout concurrent admis à revoler doit à nouveau exécuter le programme en entier. La notation ne reprend qu'à partir de la figure qui suit l'interruption. En cas d'omission ou de simplification de façon à tirer avantage dans une ou plusieurs figures de la séquence revolée, cette ou ces figures peuvent être notées zéro.

**4.8.3.** Si un concurrent rencontre des problèmes mécaniques au sol l'empêchant de voler à son tour, la commission technique se réunit, et le jury et le directeur de compétition décident de faire passer le pilote le plus tôt possible dans l'ordre de passage ou au plus tard à la fin du programme. Si à ce moment l'avion n'est pas encore prêt, le pilote est autorisé à changer d'avion ou est déclaré forfait.

#### **4.9 – Délais :**

**4.9.1** La durée minimale entre la publication d'un programme inconnu et le vol du premier concurrent de ce programme est de six heures.

**4.9.2** La durée minimale entre la notification aux concurrents d'un changement de direction de l'axe d'évolution et le décollage du premier concurrent évoluant dans les nouvelles conditions est d'une demi-heure.

**4.9.3** La durée minimale entre les deux vols d'un même pilote est de six heures avant un programme inconnu, deux heures avant un programme libre.

#### **4.10 - Durée de la compétition :**

**4.10.1** Dans le cas où la météo ou l'horaire empêche la validation d'une compétition avec 2 programmes, le directeur de la compétition est autorisé à prendre (après consultation du Jury de la compétition) toutes dispositions permettant, en référence aux classements par niveau, de faire voler en priorité les pilotes les plus susceptibles d'être qualifiés au niveau supérieur. Il détermine la liste des participants au 2ème programme.

**4.10.2** Dans le cas où la météo ou l'horaire empêche la poursuite de la compétition, après deux ou trois programmes, le directeur de compétition se réserve le droit d'arrêter la compétition aux

programmes déjà effectués, ou de limiter le nombre de participants au 3<sup>ème</sup> ou dernier programme.

Si la météo le permet, les pilotes restants volent jusqu'à la limite horaire de déroulement de la compétition, successivement dans l'ordre direct du classement provisoire.

## ARTICLE 5 – PROGRAMMES

Seuls les programmes prévus et indiqués ci-après peuvent être exécutés en suivant l'ordre indiqué :

Niveau découverte :	Programme 1 : Connu (K= 80 max) Programme 2 : Connu ou Inconnu (K= 80 max) Programme 3 : Connu ou Inconnu (K= 80 max)
Niveau Espoir :	Programme 1 : Connu (K= 120 max) Programme 2 : Inconnu (K=120 max, 10 figures maxi) Programme 3 : Libre (K=130 max, 12 figures maxi)
Niveau Promotion :	Programme 1 : Connu (K= 170 max) Programme 2 : Inconnu (K=155 max) Programme 3 : Libre (K=200 max, 12 figures max dont 5 inversées)
Niveau National 2 :	Programme 1 : Connu (K= 225 max) Programme 2 : Inconnu (K=210 max) Programme 3 : Libre (K=260 max, 13 figures max dont 6 inversées)
Niveau National 1 :	Programme 1 : Connu Libre advanced CIVA ou Inconnu Programme 2 : Inconnu (K=270 max) Programme 3 : Inconnu (K=270 max)
Niveau Excellence :	Programme 1 : Connu (K=350 max) Programme 2 : Inconnu (K=350 max) Programme 3 : Inconnu (K=350 max)
Niveau Elite :	Programme 1 : Connu Libre Unlimited CIVA ou Inconnu Programme 2 : Inconnu (K=400 max) Programme 3 : Inconnu (K=400 max) ou Libre intégral (optionnel)

L'exécution minimum de 2 premiers programmes est nécessaire pour la validation d'une compétition.

### 5.1 - Programmes « Connu » :

Les programmes imposés dits « connus » sont composés de figures en vol normal et en vol inversé, exécutées de façon consécutive et sans interruption. **Les coefficients sont indiqués au §5.**

Pour les compétitions du niveau Découverte un programme connu est publié.

Pour les compétitions du niveau Espoir le programme connu est celui publié par la FFA de la saison en cours.

Pour les compétitions du niveau Promotion le programme connu est celui publié par la FFA de la saison en cours.

Pour le niveau National 2 deux programmes connus sont ceux publiés par la FFA de la saison en cours. Le directeur de compétition effectue, avant le premier vol, le tirage au sort du programme qui sera exécuté pendant la compétition.

Pour le niveau Excellence deux programmes connus sont publiés par la FFA de la saison en cours. Le directeur de compétition effectue, avant le premier vol, le tirage au sort du programme qui sera exécuté pendant la compétition.

**Le pilote dispose d'un temps de vol d'une durée de 12 minutes, décompté depuis le décollage jusqu'au dernier battement d'ailes**, pour effectuer son entraînement et l'exécution du programme connu tiré au sort (Règle CIVA connu-libre).

## 5.2 – Programmes « Connu-libre » et « Libre » :

Les compétiteurs devront déposer leur programme connu-libre ou libre au format Openaero (.seq) conformément aux spécifications et date limitée fixée par le directeur de compétition dans le bulletin d'information.

Ils utiliseront le logiciel de conception de programmes voltige OPENAERO (<http://www.openaero.net/>), sans oublier de faire apparaître sur les formes B et C l'endroit où se situe la coupure. (ou <https://openaero.net/previous/2018.3.14/>)

Pour les niveaux Espoir, Promotion, National 2 se reporter au catalogue FFA du niveau concerné.

Pour les niveaux National 1 (Advanced) et Elite (Unlimited), le règlement est celui de la CIVA, Part 1.

Pour le niveau National 1, le programme connu-libre est constitué à partir des figures imposées par la CIVA pour les championnats continentaux (EAAC) ou mondiaux (WAAC) de l'année.

Pour le niveau Élite le programme connu-libre est constitué à partir des figures imposées par la CIVA pour les championnats continentaux (EAC) ou mondiaux (WAC) de l'année.

Ces programmes Connu-libres et libres peuvent être identiques au sein d'une même équipe.

## 5.3 - Programme « Inconnu » :

Pour les niveaux Espoir, Promotion, National 2 et Excellence se reporter au catalogue FFA du niveau concerné.

Pour les niveaux national 1, Excellence et Elite, ces programmes seront élaborés sous la direction d'un des entraîneurs nationaux.

## 5.4 – Programme « Libre intégral » :

Ce programme se déroule conformément à la règle CIVA. Il est optionnel et est soumis à autorisation de la fédération auprès du DTN. Il n'est pas pris en compte dans le classement par équipe de la compétition. Il fait l'objet d'une remise de prix spécifique. Il pourra remplacer le programme 2 selon les besoins de l'organisation.

---

La participation des pilotes pour ce programme « Libre intégral » est soumise à autorisation du directeur de compétition.

## ARTICLE 6 – RESULTATS, PENALITES ET RECLAMATIONS

*Note : pour les critères de jugement des figures de voltige, se référer au chapitre 6 du code sportif CIVA ou à la version française disponible sur le site FFA (Sports Aériens-Voltige Aérienne-Jugement).*

### 6.1 - Les résultats individuels :

- 6.1.1** Les notes brutes de chaque concurrent sont affichées dès que possible à l'issue de son vol. Le concurrent signe ses notes après en avoir vérifié la bonne saisie et les laisse consultables par l'ensemble des autres concurrents jusqu'au dernier vol relatif au programme en cours. A la fin de l'épreuve le DC peut distribuer à chaque concurrent une copie de ses notes. Le concurrent signale au directeur de compétition toute erreur de saisie de note.
- 6.1.2** La méthode d'optimisation Fair Play System (FPS) telle que décrite dans le code sportif CIVA est systématiquement utilisée.  
Un concurrent qui ne participe pas à tous les programmes se voit attribuer la note zéro à toutes les figures de tous les programmes auxquels il n'a pas participé.  
Les pilotes disqualifiés apparaissent comme tels et hors classement dans le palmarès final publié officiellement.
- 6.1.3** La moyenne d'un pilote à l'issue des programmes retenus pour le classement final est le rapport entre le total des points obtenus par le pilote (après les calculs du FPS et avec les pénalités incluses) et le total des coefficients des programmes (cadrage inclus).
- 6.1.4** Les résultats sont affichés dès l'achèvement du calcul des points obtenus par chaque concurrent.
- 6.1.5** Seuls les résultats publiés lors de chaque compétition et signés par le directeur de compétition et le chef-juge font foi. Ils sont définitifs après la fin du délai alloué aux réclamations, et aucune modification de quelque sorte n'est plus acceptée ensuite (orthographe des noms, immatriculation des avions, équipe d'appartenance, etc.).

### 6.2 – Pénalités :

#### 6.2.1 - Pénalisations de temps :

Pour toutes les compétitions des niveaux Découverte, Espoir, Promotion et National 2, il n'y a pas de pénalités.

Pour toutes les compétitions des niveaux National 1, Excellence et Elite, la règle CIVA s'applique.

#### 6.2.2 – Pénalisations de hauteur :

**6.2.2.1** Tout franchissement vers le haut de la limite supérieure ou vers le bas de la limite inférieure de hauteur, reconnue visuellement au cours des programmes 1, 2, 3 et 4 est pénalisé. De même, chaque figure volée complètement en dessous de la limite inférieure de hauteur devra être sanctionnée selon les règles suivantes :

Pour les compétitions de niveau Découverte et Espoir, la limite inférieure est de 300 mètres et la pénalité est de 100 points par figure. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 200 mètres est disqualifié. Ces pénalités s'appliquent à la majorité des juges.

Pour les compétitions de niveau Promotion, la limite inférieure est de 200 mètres et la pénalité est de 150 points par figure. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 100 mètres est disqualifié. Ces pénalités s'appliquent à la majorité des juges.

Pour les compétitions de niveau National 2, la limite inférieure est de 200 mètres et la pénalité est de 200 points par figure. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 100 mètres est disqualifié. Ces pénalités s'appliquent à la majorité des juges.

Pour les compétitions de niveau National 1, la limite inférieure est de 200 mètres et la pénalité est de 200 points par figure. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 100 mètres est disqualifié. Ces pénalités s'appliquent à la majorité des juges.

Pour les compétitions de niveau Excellence, la limite inférieure est de 150 mètres et la pénalité est de 250 points par figure. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 50 mètres est disqualifié. Ces pénalités s'appliquent à la majorité des juges.

Pour les compétitions de niveau Élite, la limite inférieure est de 100 mètres (§ 4.2.1) et la pénalité est de 250 points par figure. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 50 mètres est disqualifié. Ces pénalités s'appliquent à la majorité des juges.

En cas de dépassement de hauteur supérieure, le pilote reçoit pour chaque dépassement, une pénalité correspondant à la pénalité de son niveau de compétition (Voir tableau de pénalités). Cette pénalité s'applique à la majorité des juges.

**6.2.3 - Interruption d'un programme :**

Un concurrent reçoit 30 points de pénalité pour les compétitions de niveau Espoir, 50 pts pour les compétitions de niveau Promotion et 80 pts pour les compétitions de niveau National 2 s'il interrompt son programme :

- \* en vue d'effectuer un changement de direction entre deux figures (plus de 90°) ou une reprise d'axe.
- \* en vue de repandre de la hauteur, en cas de difficulté,
- \* pour effectuer une reprise de hauteur non placée à l'endroit indiqué par le jury pour les programmes imposés et par le pilote pour le programme libre, lorsque l'enchaînement peut être coupé,
- \* pour une figure ajoutée non prévue au programme.

**6.2.4 – Figure d'échauffement :**

Un pilote qui effectue une ou plusieurs figures d'échauffement non autorisées ou une ou plusieurs figures en dehors du cadre avant d'être invité à y pénétrer reçoit une pénalité de 10 points par figure jusqu'au niveau NATIONAL 2 et une pénalité de 30 points par figure pour les niveaux supérieurs.

**6.2.5 Note de cadre :**

Les juges évaluent chaque position de figure dans le volume d'évolution en ajoutant la terminologie de lettres appropriées (L, R, N, F, LL, RR, NN, FF). Chaque lettre ayant une valeur de pénalité -0,5 point.

**6.2.6 Pénalités d'accéléromètre :**

Les dépassements de facteurs de charge sont pénalisés comme suit, le facteur de charge mesuré étant égal à n :

**NIVEAU ESPOIR ET DECOUVERTE**

$4,5\text{ g} < n \leq 4,75\text{ g}$	$4,75\text{ g} < n \leq 5,05\text{ g}$	$5,05\text{ g} < n \leq 5,25\text{ g}$
$-3,05\text{ g} > n \geq -3,25\text{ g}$	$-3,25\text{ g} > n \geq -3,55\text{ g}$	$-3,55\text{ g} > n \geq -3,75\text{ g}$
0,5* K	1* K	2 * K



Où **K** représente le coefficient total du programme volé.

### NIVEAUX PROMOTION ET NATIONAL 2

$5,05 \text{ g} < n \leq 5,25 \text{ g}$	$5,25 \text{ g} < n \leq 5,55 \text{ g}$	$5,55 \text{ g} < n \leq 5,75 \text{ g}$
$-3,55 \text{ g} > n \geq -3,75 \text{ g}$	$-3,75 \text{ g} > n \geq -4,05 \text{ g}$	$-4,05 \text{ g} > n \geq -4,25 \text{ g}$
$0,5 * K$	$1 * K$	$2 * K$

Où **K** représente le coefficient total du programme volé.

**6.2.6.2** Tout pilote dépassant les facteurs de charge suivants est éliminé de la compétition :  
 (+5,25g / -3,75g) pour les compétitions de niveau Esprit,  
 (+5,75g / -4,25g) pour les compétitions de niveau Promotion et National 2,

**6.2.6.3** Les facteurs de charge sont relevés par l'organisateur après chaque vol, sur l'accéléromètre de l'avion, **en présence et avec visa du pilote**.

L'intervention de membre(s) extérieur(s) à l'équipe désignée par la direction de la compétition pour le contrôle des accéléromètres électroniques enregistreurs est interdite avant la vérification des facteurs de charge.

**En cas de défaillance d'un accéléromètre** et faute de pouvoir en relever une valeur cohérente, le pilote sera pénalisé de la valeur la plus importante. Il ne sera autorisé à voler sur l'avion que si l'accéléromètre fonctionne de nouveau.

#### 6.4 – Usage de la vidéo

Le recours à la vidéo est possible en fonction des contraintes d'organisation de la compétition. Dans le cas où les programmes sont filmés, seuls les points suivants font l'objet d'une étude vidéo de la part du collège des juges et sont produits à l'appui d'une décision de jury :

- réalisation ou non d'une figure ou partie de figure,
- exactitude des sens de rotation,
- nature des déclenchés (positif ou négatif),
- nombre de tours de rotation (villes comprises),
- présence ou non de facettes.

Il n'est pas possible de statuer sur :

- la précision d'exécution des figures,
- l'acceptabilité de la durée d'un chronométrage.

#### 6.5 – Réclamations :

**6.5.1** Seul un concurrent a le droit de déposer une réclamation auprès du jury, à l'aide du formulaire en annexe, jusqu'à 2 heures après la publication des résultats provisoires, accompagnée d'une caution de 40 € dans les catégories « Biplane » (Esprit à National 2) et 70 € dans les catégories « monoplace » (Nat1 à Elite). Celle-ci est restituée si la réclamation est jugée justifiée.

**6.5.2** Les réclamations et les décisions adoptées par le jury sont publiées in extenso par le directeur de compétition.

**6.5.3** Tout concurrent, du fait même de sa participation, s'engage à accepter les décisions du jury comme définitives et sans recours.

## ARTICLE 7 – CLASSEMENTS, TITRES ET QUALIFICATIONS

### 7.1– Déclaration club voltige d'appartenance FFA :

Les pilotes devront déclarer le club de voltige auquel ils appartiennent pour toute la saison sportive et ce, dès leur première compétition de l'année. Toute dérogation à cette règle pour motif valable sera soumise au préalable à l'autorisation du directeur technique nationale de la FFA.

### 7.2 – Classement mixte ou distinct féminin et masculin :

7.2.1 Le classement général est un classement mixte.

7.2.2 Si au moins cinq concurrents de chaque sexe participent dans une catégorie le classement général est composé d'un classement féminin (avec son podium) et d'un classement masculin (avec son podium).

### 7.3 – Récompenses :

7.3.1 Le ou la pilote ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Vainqueur de l'Air Festival de sa catégorie.

Les médailles fédérales seront attribuées au premier, au second et au troisième du classement général. D'autres récompenses pourront être remises aux compétiteurs selon les possibilités de l'organisateur.

### 7.4 – Qualification au niveau supérieur

La moyenne à atteindre pour être admis au niveau supérieur doit être égale ou supérieure à 70% **pour tous les niveaux des catégories « biplace ».**

D'une manière générale un compétiteur ne peut pas se présenter au niveau supérieur l'année où il obtient la qualification pour ce niveau. Cependant chaque compétiteur ayant obtenu à l'issue d'une compétition, une moyenne égale ou supérieure à 75% du total de points possibles, est admis à se présenter dans l'année au niveau supérieur, sans limitation du nombre de passage de niveau.

Un pilote ayant effectué une saison à un niveau donné sans se qualifier (redoublant) est autorisé à se présenter au niveau supérieur dès l'année au cours de laquelle il obtient sa qualification.

## ARTICLE 8 – LUTTE CONTRE LE DOPAGE

Tout pilote participant à une compétition doit se soumettre à tout contrôle antidopage diligenté par le Ministère en charge des Sports.

Pour chaque compétition, les pilotes mineurs devront être en possession de l'autorisation de prélèvement sanguin complétée et signée par leur responsable légal. Cette autorisation devra être présentée au bureau d'enregistrement lors de chaque compétition.

Tout concurrent, du fait même de sa participation, reconnaît avoir pris connaissance de la liste des spécialités pharmaceutiques interdites par le Comité National Olympique et Sportif Français, dans sa version la plus à jour.

A titre d'information, les moyens disponibles pour cela sont les suivants :

- Médecin traitant
- Médecin agréé aéronautique
- Médecin du sport
- <http://www.sports.gouv.fr/accueil-du-site/archives-de-l-ancien-site/index/Sport-sante-et-prevention/>

Ainsi que la liste des médicaments interdits à jour sur :

- <http://medicaments.afld.fr/>

En cas de sanction disciplinaire pour violation des règles antidopage la fédération sera en droit d'annuler les résultats individuels et/ou remis aux équipes, obtenus lors de la compétition par le sportif sanctionné. Les titres, les prix ou les gains décernés seront alors réaffectés aux sportifs qui y auraient eu droit si le sportif sanctionné n'avait pas pris part à la compétition concernée.

**! ATTENTION !**

**N'achetez rien (en pharmacie ou ailleurs) et ne consommez rien sans vous renseigner !**

## PENALITES

	DECOUVERTE ESPOIR	PROMOTION	NATIONAL 2	NATIONAL 1	EXCELLENCE	ELITE
Hauteur < 300 m	100 points par figure si majorité juges					
Hauteur < 200 m	disqualifié	150 points par figure si majorité juges	200 points par figure si majorité juges	200 points par figure si majorité juges		
Hauteur < 150 m					250 points par figure si majorité juges	250 points par figure si majorité juges
Hauteur < 100 m		disqualifié	disqualifié	disqualifié	disqualifié	
Hauteur < 50 m						disqualifié
Hauteur > 1100 m	10 pts/Fig	10 pts/Fig	20 pts/Fig	30 pts/Fig		
Hauteur > 1000 m					50 pts/Fig	50 pts/Fig
Interruption de programme	30 points	50 points	80 points	80 points	80 points	100 points
Figure ajoutée	30 points	50 points	100 points	100 points	150 points	150 points
Figure d'échauffement, d'entraînement, non autorisée ou hors cadre	10 points/Fig	10 points/Fig	10 points/Fig	30 points/Fig	30 points/Fig	30 points/Fig
Temps après 12' pour prog. 1				Figures notées 0	Figures notées 0	Figures notées 0
Sortie de cadre (Point par sortie)	5 pts	10 pts	15 pts	20 pts	25 pts	30 pts

## COEFFICIENTS DE CADRE

Cadre connu	10	15	20	30	35	40
Cadre libre	10	15	20	30	35	40
Cadre inconnu et mini inconnu	10	15	20	30	35	40
Cadre inconnu Libre				30	35	40

**ANNEXE 1 :**

**DOSSIER CONFIDENTIEL PERSONNEL**

Pilote Nom : Prénom :

**PERSONNES A PREVENIR EN CAS DE NECESSITE**

NOM/PRENOM :	NOM/PRENOM :
LIEN DE PARENTE :	LIEN DE PARENTE :
TELEPHONE :	TELEPHONE :
MOBILE :	MOBILE :
ADRESSE :	ADRESSE :
Gendarmerie dont dépend la localité	Gendarmerie dont dépend la localité

**QUESTIONNAIRE MEDICAL CONFIDENTIEL**

Avez-vous présenté des allergies, et à quoi (produits naturels, médicaments, iode, antibiotiques, etc..) :

Prenez-vous un traitement actuellement ? Précisez lequel et depuis combien de temps :

Avez-vous pris un médicament dans les quinze jours précédents ? Lequel / posologie :

Ne pas oublier de signaler la prise même ponctuelle d'aspirine, de bêta-bloquant, d'anti-hypertenseur, d'anticoagulant, le nombre de prises quotidiennes et la posologie :

Quels sont vos antécédents,

- médicaux : hypertension artérielle, asthme, diabète, maladie chronique, insuffisance rénale, hépatique, cardiologique :

- chirurgicaux : interventions subies.

**A REMETTRE SOUS ENVELOPPE CACHETEE AU DIRECTEUR DE COMPETITION**



---

**ANNEXE 2 :**

**AUTORISATION DE PRÉLEVEMENT SANGUIN CHEZ UN SPORTIF MINEUR**

**CLUB :** .....

Je soussigné(e) Monsieur ou Madame..... demeurant  
..... et agissant en qualité de père - mère, tuteur  
légal, autorise mon fils - ma fille ..... à participer à la  
compétition suivante : (Nom de la compétition, date et lieu)  
.....

J'autorise par ailleurs que des prélèvements sanguins puisse être effectués par des préleveurs agréés  
dans le cadre de contrôles anti-dopage.

Je certifie avoir l'autorité parentale sur cet enfant.

Fait le ..... à .....

**Signature**

**RAPPEL :**

*Un contrôle anti-dopage peut avoir lieu en compétition et hors compétition.*

*Tout sportif mineur doit présenter l'autorisation au préleveur agréé en cas de prélèvement sanguin.*

*L'absence de ce document ne permettra pas la réalisation du contrôle, ce qui pourra entraîner des sanctions de la part de la fédération.*

*Il est conseillé d'en donner un exemplaire à votre responsable de club, de pôle de haut niveau ou de stage départemental ou régional.*

*Le préleveur agréé est infirmier, médecin ou technicien de laboratoire.*

**ANNEXE 3 :**

**Pratique de la voltige aérienne sur le territoire  
Français par des pilotes détenteurs d'une licence étrangère**

Le contexte

L'AIC 22/07 du 25 Octobre 2007 stipule :

Depuis le 16 août 2007, un pilote titulaire d'une licence étrangère qui souhaite pratiquer la voltige aérienne sur le territoire français, doit en informer le service de la DGAC dans le ressort duquel s'effectue le vol, en vue d'obtenir une autorisation lui permettant de pratiquer cette activité.

Avec l'entrée en vigueur, le 8 avril 2013 de la réglementation Européenne AIRCREW, une qualification européenne de voltige (FCL.800) a été instaurée et une référence européenne est désormais disponible. En conséquence les pilotes détenteurs d'une licence étrangère qui possèdent cette qualification voltige n'ont plus besoin de l'autorisation de la DGAC pour pratiquer la voltige sur le territoire français.

Pour un pilote non ressortissant de l'Union Européenne, pour lequel cette qualification « Aerobatics rating » (FCL800) n'est pas accessible :

**Cas 1 :** Le pilote a déjà été classé lors d'un championnat international de niveau «Advanced » ou «Unlimited». Ceci sera considéré comme une expérience acceptable et une autorisation correspondant au plus élevé des deux niveaux Français lui sera délivrée.

**Cas 2 :** Le pilote ne peut justifier d'aucune participation à un championnat international de niveau «Advanced» ou «Unlimited» :

Le pilote fournira à l'autorité les éléments permettant d'apprécier la formation qu'il a reçue et l'expérience qu'il s'est constituée. Ces éléments seront présentés à un pilote inspecteur ayant un niveau reconnu en matière de voltige aérienne ou à un pilote expert qui, après examen, pourra décider:

- de délivrer l'autorisation au vu des éléments fournis.
- de demander soit un vol de contrôle soit un vol de test. Dans ce dernier cas le testeur pourra être, à la discrétion de l'autorité, soit un instructeur voltige proposé par le pilote soit un instructeur voltige désigné par l'autorité, selon le même principe que pour le test pratique du PPL. A l'issue de ce vol l'autorisation sera accordée, refusée ou un complément de formation sera demandé.
- de demander un complément de formation à la voltige sanctionnée ou non par un vol de contrôle ou de test comme dans le cas précédent.
- de rejeter la demande.

Coût et paiement :

La DGAC soumet la délivrance de cette autorisation à redevance (actuellement 80 €, équivalent à la délivrance de l'autorisation de voltige élémentaire). Le paiement de cette redevance peut être effectué de différentes façons détaillées dans le formulaire référencé ci-dessous, mais le règlement par Internet est à privilégier pour éviter les complications. La redevance demandée correspond à la case 24 du formulaire (Toute qualification autre que qualification de classe, de type et de vol aux instruments ou d'instructeur). Il faut donc de remplir le formulaire, cocher la case 24 et effectuer le paiement selon les instructions qui y figurent. Une attestation de paiement de la redevance sera fournie en retour et elle devra être jointe à la demande d'autorisation de pratiquer la voltige sur le territoire français.

---

[https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/formulaire\\_redevance\\_titre\\_aeronautique.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/formulaire_redevance_titre_aeronautique.pdf)

Les pièces à fournir :

- Les photocopies de la licence et du certificat médical en cours de validité.
- La photocopie de la dernière page du carnet de vol et des pages permettant d'apprécier l'expérience récente.
- L'attestation du paiement de la redevance.
- Les dates et lieux des participations aux compétitions internationales avec la photocopie du classement ou la référence au lien Internet des classements de la CIVA (CAS 1).
- La photocopie des pages du carnet de vol correspondant aux vols réalisés dans le cadre de ces compétitions internationales (CAS 1).
- Tous les éléments, y compris la photocopie des pages du carnet de vol correspondantes, permettant d'apprécier la formation et l'expérience du pilote (CAS 2).

#### **Les interlocuteurs et les délais :**

Les demandes doivent être adressées au bureau des licences de la DSAC de l'endroit où vous prévoyez de pratiquer la voltige. Par exemple, pour la DSAC Nord (région parisienne) la demande sera adressée par email avec en pièces jointes les pièces indiquées au paragraphe précédent.

Le délai d'obtention de l'autorisation ne devrait pas dépasser une semaine si tous les éléments requis sont fournis.

Pour le cas 2, le délai sera essentiellement le délai de réalisation d'un vol, si il est requis ou du complément de formation si il est demandé ce qui peut se compter en semaines voire en mois. Il est donc nécessaire d'anticiper en conséquence. Le délai d'examen du dossier ne devrait pas quant à lui dépasser une semaine.

La fourniture des documents sous forme électronique est un facteur de diminution des délais.

#### **Recommandations**

Le pilote demandeur ne doit pas hésiter à s'appuyer sur l'organisation qui l'accueille pour pratiquer la voltige en France (aéroclub, entraîneur, instructeur voltige ou ami voltigeur) et à demander son aide dans la réalisation des démarches auprès des DSAC.

Le pilote devra bien évidemment avoir pris connaissance et respecter la réglementation Française en matière de voltige aérienne (équipement avion, zones d'évolution, qualifications pilote).

*NOTA : La marche à suivre décrite ci-dessus et les informations qu'elle contient sont données à titre indicatif. Au moment de l'écriture de ces lignes, la rédaction de la procédure officielle de la DGAC n'a pas été finalisée. Par conséquent, des évolutions mineures ne sont pas à exclure. Le texte ci-dessus sera, bien évidemment, mis à jour en cas d'évolution.*

**ANNEXE 4 :**

**Nom du Pilote :** .....

**Qualification au niveau :**

**Date de qualification :** ..... / ..... / .....

*Cochez la case qui correspond à votre situation*

National 1 :     Excellence :     Elite :     National 2 :     Promotion :

**ATTESTATION CONDITION D'EXPERIENCE RECENTE**

Je soussigné(e) ..... instructeur voltige,  
*nom et prénom de l'instructeur*

Atteste que ....., né(e) le ...../...../.....  
*nom et prénom du pilote*

a suivi au moins cinq heures de vol d'entraînement de voltige aérienne dans les 12 mois précédents la compétition, sur le même type d'avion que celui utilisé pour la compétition à laquelle il est inscrit.

A....., le .....

**Signature de l'instructeur suivi du N° FI (A)**



Je soussigné,

Docteur :

Demeurant :

Certifie avoir examiné,

Mademoiselle  Madame  Monsieur

Nom, Prénom

Né(e) le

  

Demeurant :

Appartenant à l'association sportive

Et n'avoir pas constaté à la date  
de ce jour de signes cliniques  
apparents contre-indiquant la  
pratique des sports suivants en  
compétition

*(Indiquer les disciplines sportives concernées)*

Fait à

Le

Cachet du médecin

Signature du médecin