



VOLTIGE AERIENNE
COMPETITIONS FEDERALES
REGLEMENT 2011



TABLE DU CONTENU

ARTICLE 1 – LISTE DES COMPÉTITIONS

- 1.1 Coupe Espoir Nord et Sud
- 1.2 Championnat de France Espoir
- 1.3 Coupe Promotion Nord et Sud
- 1.4 Championnat de France Promotion
- 1.5 Championnat de France National 2
- 1.6 Championnat de France National 1
- 1.7 [Championnat de France Excellence](#)
- 1.8 Championnat de France Elite
- 1.9 Coupe de France

ARTICLE 2 - CONDITIONS DE PARTICIPATION

- 2.1.1 à 2.1.4 Niveaux de participation
- 2.2 Participation des avions
- 2.3.1 à 2.3.5 Inscription et participation du pilote

ARTICLE 3 – CONDUITE DE LA COMPÉTITION

- 3.1 à 3.1.1 Directeur des vols
- 3.2 à 3.2.2 Directeur de la compétition
- 3.3 à 3.3.2 Jury, collège 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

- 4.1.1 à 4.1.2 Sécurité
- 4.2.1 à 4.2.2 Hauteur
- 4.3.1 à 4.3.3 Règles de vol et vols dangereux
- 4.4.1 à 4.4.6 Météorologie
- 4.5.1 à 4.5.2 Entraînements
- 4.6.1 à 4.6.3 Ordres de passage
- 4.7.1 à 4.7.4 Déroulement des vols
- 4.8.1 à 4.8.3 Problèmes techniques
- 4.9.1 à 4.9.3 Délais
- 4.10.1 à 4.10.2 Durée de la compétition

ARTICLE 5 – PROGRAMMES

- Tableau
- 5.1 Programme connu et Q
- 5.2.1 à 5.2.3 Programme libre
- 5.3.1 à 5.3.3 Programme inconnu

ARTICLE 6 – RESULTAS, PENALITES ET RECLAMATIONS

- 6.1.1 à 6.1.5 Les résultats individuels
- 6.2.1 à 6.2.4 Pénalités
- 6.3.1 à 6.3.3 Pénalités d'accéléromètre
- 6.4 Usage de la vidéo
- 6.5.1 à 6.5.4 Réclamations

ARTICLE 7 – CLASSEMENTS, TITRES ET QUALIFICATIONS

- 7.1.1 à 7.1.3 Classements
- 7.2.1 à 7.2.2 Titres et récompenses
- 7.3 Qualification au niveau supérieur
- 7.4 [Classement par équipe Championnats de France](#)

ARTICLE 8 – LUTTE CONTRE LE DOPAGE

ADDITIF AU REGLEMENT :

- Championnat de France National 2
- Test sur monoplace pour l'accès au niveau national 1 et excellence

PENALITES et COEFFICIENTS de CADRE

Tableau

DOSSIER CONFIDENTIEL PERSONNEL

QUESTIONNAIRE MEDICAL CONFIDENTIEL



REGLEMENT DES COMPÉTITIONS FÉDÉRALES

ARTICLE 1 – LISTE DES COMPÉTITIONS

Les **compétitions fédérales** de voltige aérienne se répartissent en six niveaux de pratique. Elles **permettent** à chaque pilote, au cours de sa progression, de se mesurer à d'autres pilotes et **d'accéder aux compétitions d'un niveau supérieur** :

le Niveau Espoir 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,
le Niveau Excellence qui permet de qualifier les pilotes pour le niveau Élite,
le Niveau Élite.

1.1 - Coupe Espoir Nord, Coupe Espoir Sud et Coupe de France Espoir :

Ces **trois** coupes permettent de sélectionner les pilotes participant au Championnat de France Espoir de l'année en cours, parmi les concurrents participant sur un avion alimenté dos.

1.2 - Championnat de France Espoir sur avion alimenté dos uniquement :

Ce Championnat est réservé aux **15** pilotes classés aux **5 premières places de la Coupe de France Espoir** et des Coupes Espoir Nord et Espoir Sud de l'année en cours.

1.3 - Coupe Promotion Nord, Coupe Promotion Sud et Coupe de France niveau Promotion:

Ces **trois** coupes permettent de sélectionner les pilotes participant au Championnat de France Promotion de l'année en cours.

1.4 - Championnat de France Promotion :

Ce Championnat est réservé aux **15** pilotes classés aux **5 premières places de la Coupe de France Promotion** et des Coupes Promotion Nord et Promotion Sud de l'année en cours.

1.5 - Championnat de France National 2 :

Ce Championnat est réservé aux avions biplaces. Il permet de qualifier les pilotes pour les niveaux National 1 et Excellence.

Voir additif au règlement « test sur monoplace » (hors résultats et classements).

1.6 - Championnat de France National 1 (Advanced):

Ce Championnat **est ouvert à tous types d'avions** conformément au règlement CIVA Part 1.

1.7 – **Championnat de France Excellence :**

Le championnat est ouvert à tous les types d'avions. Il permet de qualifier les pilotes pour le niveau Élite.

1.8 - **Championnat de France Élite (Unlimited):**

Ce Championnat constitue le plus haut niveau de voltige aérienne. Il est ouvert à tous les types d'avions sans limitation.

1.9 - **Coupe de France :**

Cette coupe comprend les 6 niveaux de compétition.



Pour l'ensemble de ces compétitions, les règles applicables de référence sont celles de la FAI dans lesquelles certains chapitres ont été aménagés en raison du caractère national de ces compétitions.

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 Espoir :

- * tout pilote titulaire de l'autorisation voltige en règle 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'une mention "voltige avancée" en règle 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 qualifié à l'issue d'une compétition de niveau Promotion dans les 5 années précédentes,
- * tout pilote ayant déjà participé à une compétition de niveau National 2 dans les 5 années précédentes,
- * tout pilote déjà qualifié à un niveau supérieur.

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,
- * tout pilote ayant satisfait aux conditions du « test sur monoplace » (cf. Additif du Championnat de FRANCE National 2) dans les 5 années précédentes,
- * tout pilote ayant participé, à une compétition de niveau National 1 dans les 5 années précédentes,
- * tout pilote ayant participé à une compétition Excellence ou Élite.

Est admis à participer à une compétition du niveau Excellence :

- * tout pilote qualifié, dans les trois années précédentes, à l'issue d'une compétition de niveau National 2,
- * tout pilote ayant participé dans les trois années précédentes, à une compétition de niveau National 1 ou Excellence,
- * tout pilote ayant satisfait, dans les trois années précédentes, aux conditions du « test sur monoplace » (cf. Additif du Championnat de FRANCE National 2).
- * tout pilote ayant participé à une compétition Élite.

Est admis à participer à une compétition du niveau Élite :

- * tout pilote qualifié, dans les trois 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 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.



2.1.2 Lors d'une compétition ou d'un regroupement de compétitions, un concurrent ne peut s'inscrire qu'à un seul niveau de participation.

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

- * sa licence de pilote avec sa qualification de classe SEP (et Monosiege P pour celui disposant d'un avion monoplace).
- * 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 aérienne.**
- * sa licence FFA,
- * 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 autorisation voltige en règle.

2.1.4 Pour faciliter l'intervention des services d'aide médicale d'urgence en cas d'accident, tout participant doit remettre au directeur de compétition, une fois renseigné et sous enveloppe cachetée, le questionnaire médical joint en annexe. L'enveloppe lui est restituée à la fin de la compétition. Un pilote qui n'a pas remis son enveloppe n'est pas admis à concourir.

2.2 – Participation des avions :

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.

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.

Les compétitions de niveau Espoir, Promotion, et National 2 sont ouvertes à tous les avions biplaces (moteurs à pistons sans limitation de puissance) classés voltige (au titre de leur CDN, CNSK ou CNRA) et équipés d'un accéléromètre. Si un avion est utilisé par plusieurs pilotes, il doit être équipé d'un accéléromètre électronique enregistreur.

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

Pour les compétitions de niveau Espoir, les avions sont classés en deux catégories distinctes :

- * catégorie 1 : avions alimentés dos,
- * catégorie 2 : avions non alimentés dos.

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.

2.3 – Inscription et participation du pilote :

2.3.1 Le bulletin d'engagement, doit parvenir à la FFA 155 Av de Wagram 75017 Paris, par fax au 01 44 29 92 01 ou par courriel à voltige@ff-aero.fr, **au plus tard 8 jours avant le début de la compétition. Au delà de cette limite, une pénalité forfaitaire de 30€ (trente euros) sera exigée. En cas de force majeure dûment justifiée, cette pénalité pourra faire l'objet d'un remboursement sur demande auprès de la FFA.** Le règlement est effectué à l'ordre de la FFA.



- 2.3.2** En signant le bulletin d'engagement, LE CONCURENT s'engage à observer le règlement DE LA COMPÉTITION 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.
- 2.3.5** Le carburant, l'hébergement et les repas ne sont pas compris dans le droit d'engagement et restent à la charge des concurrents.

ARTICLE 3 - CONDUITE DE LA COMPÉTITION

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 :

3.1.1 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 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 juges est placé sous l'autorité d'un Chef juge, dont la voix est prépondérante.

3.3.2 Le Jury est composé :

- * du collège des juges,
- * du directeur de compétition.

Le Jury est présidé par le chef-juge.

3.4 - Veilleur de sécurité des vols :

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

Son rôle est de veiller la fréquence de sécurité voltige utilisée lors 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 faire interrompre un vol, 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.



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 (radio, parachute) :

4.1.1 Le port du parachute est obligatoire (arrêté Ministère des Transports du 24/07/1991).

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

4.2 – Hauteurs :

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

- * limite supérieure : 1100 mètres (3 600 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 : 1100 mètres (3 600 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 : 1000 mètres (3 280 ft) QFE,
- * limite inférieure : 150 mètres (500 ft) QFE.

4.2.2 En cas de non-respect des limites inférieure et/ou supérieure, le concurrent est pénalisé conformément au paragraphe 6.4.

4.3 - Règles de vol et vols dangereux :

4.3.1 A l'issue du programme 1 ou Q, 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.



4.3.3 Tout concurrent, en absence de son instructeur, qui ne peut justifier d'un entraînement suffisant, peut avoir à effectuer un vol avant le début de la compétition avec un instructeur désigné par le Jury de la compétition.

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. La hauteur minimale de la base des nuages est de **50 mètres au-dessus** de la hauteur maximale fixée pour chaque niveau de compétition, soit :

- **1050 mètres (3 440 ft) QFE pour les niveaux Excellence et Élite et**
- **1150 mètres (3 770 ft) QFE pour les autres niveaux.**

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.

Pour les compétitions de niveau Espoir, Promotion et National 2 la vitesse maximale du vent, rafales comprises, autorisée en surface et à 500 mètres (1 650 ft) est de :

- **20 kts (10 m/s) pour la composante dans l'axe.**
- **12 kts (6 m/s) pour la composante perpendiculaire à l'axe.**

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 Chef-juge peut arrêter les vols s'il estime :

- * 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 revolée, 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 au § 4.4.2, 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.

4.4.6 a) Niveaux 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 entre deux figures sur ses diagrammes.

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

4.5 – Entraînements :



4.5.1 En vue de se familiariser avec les conditions locales, les concurrents répondant aux critères ci-dessous peuvent bénéficier d'un vol d'entraînement de 10 minutes maximum dans le volume de voltige :

les pilotes du niveau Espoir à la Coupe de France,
les pilotes des niveaux Espoir et Promotion aux Coupes Nord ou Sud,
les pilotes des **niveaux Espoir, Promotion et National 2, au Championnat de France National 2.**

Sauf décision contraire du DC, le premier jour de la compétition est réservé à cet entraînement.
Tout concurrent absent lors de la période de l'entraînement n'est plus admis à s'entraîner.

4.5.2 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.

4.6 - Ordres de passage :

4.6.1 L'ordre des vols pour le programme n°1 des niveaux Espoir, Promotion, National 2 et Excellence ainsi que pour le programme Q des niveaux National 1 et Élite, est déterminé par tirage au sort effectué par le directeur de compétition ou son assistant.

4.6.2 L'ordre de passage pour les autres programmes :

a) **si le nombre des participants au programme est inférieur à six**, l'ordre de passage est l'inverse du classement à l'issue du ou des programmes précédents.

b) **si le nombre des participants au programme est compris entre six et quatorze, on crée deux groupes de passage** à partir du classement du ou des programmes précédents, puis on effectue un **tirage au sort pour chacun des ces groupes**. L'ordre de passage des groupes est l'inverse du classement.

Exemple : Pour 7 pilotes participant au programme, mise en place de deux groupes.
Le Groupe 1 est constitué des 3 pilotes les mieux classés à l'issue du ou des programmes précédents, le Groupe 2 est constitué des 4 autres pilotes. L'Ordre de passage est le Groupe 2 puis le Groupe 1.

c) **si le nombre des participants au programme est supérieur à quatorze, on crée trois groupes de passage** à partir du classement du ou des programmes précédents, puis on effectue un **tirage au sort pour chacun des ces groupes**. L'ordre de passage des groupes est l'inverse du classement.

Exemple : Pour 17 pilotes participant au programme, mise en place de trois groupes.
Le Groupe 1 est constitué des 5 pilotes les mieux classés à l'issue du ou des programmes précédents, le groupe 2 est constitué des 6 pilotes suivants et le Groupe 3 est constitué des 6 derniers pilotes. L'Ordre de passage est le Groupe 3 puis le Groupe 2 puis le Groupe 1.

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 (traités au §4.8) et/ou d'aggravation des conditions météorologiques (traitée au §4.4) 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 comme prévu au §6.4, à l'exception des cas de coupures autorisées par le jury tel que décrit au §4.4.



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.

4.7.4 Si un programme ne peut être terminé le jour même, il continue dès que les conditions sont favorables. Aucun vol n'est permis entre-temps.

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 délégué.

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 au point incorrectes,
- * 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 qualificative avec le nombre total de pilotes inscrits, le directeur de compétition est autorisé :

- * à procéder au retrait des pilotes ayant déjà obtenu leur qualification pour le niveau supérieur ; (dans ce cas, les pilotes apparaissent hors classement dans le palmarès final, avec la mention « retiré en faveur des sélectionnables »).

- * à prendre toutes dispositions, en référence au classement, permettant de faire voler en priorité les pilotes les plus susceptibles d'être qualifiés. Il détermine la liste des participants à ce 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^{ème} ou dernier programme.

L'ordre de passage est pour ces pilotes l'inverse du classement provisoire.

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

Chaque concurrent exécute dans l'ordre et selon le tableau suivant les programmes prévus pour chaque compétition :



Fédération Française Aéronautique
COMPETITIONS FEDERALES 2011

Niveau	Compétition	Prog 0	Prog 1	Prog 2	Prog 3	Prog 4
ESPOIR	Coupes Nord et Sud	Entraînement	Connu	Libre	Inconnu 1	Inconnu 2
	Coupe de France	Entraînement	Connu	Inconnu 1	Inconnu 2	
	Championnat de France	Entraînement	Inconnu 1	Inconnu 2		
	Ordre de passage K maximum		Tirage au sort C120	Art 4.6.2 I120 L130	Art 4.6.2 I120	Art 4.6.2 I120
PROMOTION	Coupe Nord et Sud	Entraînement	Connu	Inconnu 1	Libre	Inconnu 2
	Coupe de France		Connu	Inconnu 1	Inconnu 2	
	Championnat de France	Entraînement	Inconnu 1	Inconnu 2		
	Ordre de passage K maximum		Tirage au sort C175 I160	Art 4.6.2 I160	Art 4.6.2 I160 L205	Art 4.6.2 I160
National 2	Championnat de France	Entraînement	Connu 1 ou 2	Inconnu 1	Libre	Inconnu 2
	Coupe de France		Connu 1 ou 2	Inconnu 1	Inconnu 2	
	Ordre de passage K maximum		Tirage au sort C235	Art 4.6.2 I220	Art 4.6.2 I220 L265	Art 4.6.2 I220
	Championnat de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	
National 1	Coupe de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	
	Ordre de passage K CIVA	Tirage au sort	Art 4.6.2 CIVA	Art 4.6.2 CIVA	Art 4.6.2 CIVA	Art 4.6.2 CIVA
	Championnat de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	
	Coupe de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	
EXCELLENCE	Chpt de France		Connu 1 ou 2	Libre	Inconnu 1	Inconnu 2
	Coupe de France		Connu 1 ou 2	Libre	Inconnu 1	Inconnu 2
	Ordre de passage K maximum		Tirage au sort C350	Art 4.6.2 L350	Art 4.6.2 I350	Art 4.6.2 I350
	Championnat de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	
ELITE	Coupe de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	
	Ordre de passage K CIVA	Tirage au sort	Art 4.6.2 CIVA	Art 4.6.2 CIVA	Art 4.6.2 CIVA	Art 4.6.2 CIVA
	Championnat de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	
	Coupe de France	Q	Libre	Inconnu Libre	Inconnu Libre	

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

Lors d'une compétition, seuls les programmes prévus et indiqués dans le tableau ci-dessus peuvent être exécutés.

5.1 - Programme Connu - Programme Q :

Les programmes imposés connus et les programmes Q sont composés de figures en vol normal et en vol inversé, exécutées de façon consécutive et sans interruption. Les coefficients sont indiqués au tableau de l'article 5.

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

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



Pour le niveau National 2 deux programmes connus sont publiés. Le directeur de chaque compétition effectuée, 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. Le directeur de chaque compétition effectuée, 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 10 minutes, décompté depuis le décollage jusqu'au dernier battement d'ailes, pour effectuer son entraînement et l'exécution du programme connu tiré au sort.

Pour le niveau National 1, le programme Q est celui choisi par la CIVA pour les championnats continentaux AEAC ou mondiaux AWAC de l'année.

Pour le niveau Élite Le programme Q est celui choisi par la CIVA pour les championnats continentaux EAC ou mondiaux WAC de l'année.

Les résultats du programme Q des niveaux National 1 et Élite ne sont intégrés dans le calcul des résultats que si les conditions météorologiques n'ont pas permis l'exécution de deux programmes nécessaires à la validation de ces compétitions.

5.2 – Programme Libre :

Pour le Championnat de FRANCE National 1, le règlement est celui de la CIVA, Part 1.

Pour le Championnat de FRANCE Élite, le règlement est celui de la CIVA, Part 1.

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

5.3 - Programme Inconnu ou programme Inconnu Libre :

Pour les compétitions de niveau National 1, les figures sont choisies conformément à la règle [CIVA Part 1](#). Le K maximum par figure est de 45 pour tous les inconnus libres.

Pour les compétitions de niveau Élite, les figures sont choisies conformément à la règle CIVA Part 1.

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

ARTICLE 6 – RESULTATS, PENALITES ET RECLAMATIONS

Note : pour les critères de jugement des figures de voltige, se référer à l'appendice 1 de la réglementation CIVA ou à la version française disponible sur le site FFA (Sports Aérien-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 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.

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 de la 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 Espoir, Promotion et National 2, il n'y a pas de pénalités.

Pour les programmes du Championnat de FRANCE Excellence, du Championnat de FRANCE National 1 et du Championnat de FRANCE Élite, la règle CIVA s'applique.

6.2.2 - Pénalisations de hauteur :

6.2.2.1 Tout franchissement de la limite supérieure ou de la limite inférieure de hauteur est pénalisé.

Toute figure terminée ou commencée sous la limite inférieure au cours d'un programme est pénalisée selon les règles suivantes :

Pour les compétitions de niveau Espoir, la limite inférieure est de 300 mètres et la pénalité est de 25 points par figure et par juge. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 200 mètres est disqualifié.

Pour les compétitions de niveau Promotion, la limite inférieure est de 200 mètres et la pénalité est de 35 points par figure et par juge. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 100 mètres est disqualifié.

Pour les compétitions de niveau National 2, la limite inférieure est de 200 mètres et la pénalité est de 45 points par figure et par juge. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 100 mètres est disqualifié.

Pour les compétitions de niveau National 1, la limite inférieure est de 200 mètres et la pénalité est de 70 points par figure et par juge. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 100 mètres est disqualifié.

Pour les compétitions de niveau Excellence, la limite inférieure est de 150 mètres et la pénalité est de 70 points par figure et par juge. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 50 mètres est disqualifié.

Pour les compétitions de niveau Élite, la limite inférieure est de 150 mètres et la pénalité est de 70 points par juge. Un concurrent volant à une hauteur inférieure à 50 mètres est disqualifié.

A la minorité des juges, les pénalités de limite inférieure s'appliquent proportionnellement; à la majorité des juges elles s'appliquent entièrement (Voir tableau de pénalités).

Exemple : pour une compétition de niveau Élite si 2 juges sur 5 posent une pénalité de limite inférieure le pilote se voit appliquer 140 points de pénalité. Si 3 juges sur 5 posent une pénalité de limite inférieure le pilote se voit appliquer la pénalité de 250 points.



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).

Exemple : 20 points pour un pilote du niveau National 2.

6.2.2.2 Tout concurrent peut déposer une réclamation sur sa ou ses pénalités de hauteur, dans les conditions fixées au § 6.5.1 et en fournissant les données enregistrées de son vol.

6.2.3 - Interruption d'un programme :

Un concurrent reçoit 30 points de pénalité pour les compétitions de niveau Esprit, 50 pour les compétitions de niveau Promotion et 100 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 reprendre 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.

6.3.1 Pénalités d'accéléromètre :

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

NIVEAU ESPOIR

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

Où **K** représente le coefficient du programme libre.

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 du programme libre.

6.3.2 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,

6.3.3 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.

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 tour de rotation (vrilles 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 le concurrent a le droit de déposer une réclamation auprès du jury, jusqu'à 2 heures après la publication des résultats provisoires, accompagnée d'une caution de 20 €. Elle est rendue si la réclamation est jugée justifiée.



6.5.2 Réclamation [pour pénalités de hauteur](#) : Voir 6.2.2.2

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

6.5.4 **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 – Classement mixte ou distinct féminin et masculin :

7.1.1 Pour le Championnat de France Espoir, les Coupes Espoir Nord et Sud, le Championnat de France Promotion, les Coupes Promotion Nord et Sud, et pour tous les niveaux de la Coupe de France, le classement général est un classement mixte.

7.1.2 Pour les Championnats de France National 2, National 1, [Excellence](#) et Élite, si le nombre de participantes ou de participants est inférieur à 5, le classement général est un classement mixte.

7.1.3 Pour les Championnats de France National 2, National 1, [Excellence](#) et Élite, si au moins cinq concurrents de chaque sexe participent au championnat de France le classement général est composé d'un classement féminin (avec son podium) et d'un classement masculin (avec son podium).

7.2 – Titres et récompenses :

7.2.1 Pour la Coupe de France le ou la pilote ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Vainqueur de la Coupe de France de sa catégorie.

Pour la Coupe Espoir Nord ou Sud, le ou la pilote ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Vainqueur de la Coupe Espoir Nord ou Sud.

Pour la Coupe Promotion Nord ou Sud, le ou la pilote ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Vainqueur de la Coupe Promotion Nord ou Sud.

Pour le Championnat de France Espoir, le ou la pilote de nationalité française ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Champion ou Championne de FRANCE Espoir.

Pour le Championnat de France Promotion, le ou la pilote de nationalité française ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Champion ou Championne de FRANCE Promotion.

Pour le Championnat de France National 2, le ou/et la pilote de nationalité française ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Champion ou Championne de FRANCE National 2.

Pour le Championnat de France National 1, le ou/et la pilote de nationalité française ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Champion ou Championne de FRANCE National 1.

Pour le Championnat de France Excellence, le ou/et la pilote de nationalité française ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Champion ou Championne de FRANCE Excellence.

Pour le Championnat de France Élite, le ou/et la pilote de nationalité française ayant obtenu le maximum de points au classement général reçoit le titre de Champion ou Championne de France Élite.



Lors d'un Championnat de France une médaille d'or, d'argent et de bronze est attribuée au premier, au second et au troisième de chaque podium.

Lors des différentes Coupes des récompenses sont attribuées au premier, au second et au troisième du classement général.

Des récompenses peuvent être remises au vainqueur de chaque programme.

7.2.2 Si l'article 7.1.2 s'applique au Championnat de France National 2 ou National 1 ou Excellence ou Élite **Deux titres peuvent être décernés**, celui de Championne de France à la première pilote de nationalité française et celui de Champion de France au premier pilote de nationalité française du classement mixte aux conditions suivantes :

- Au Championnat de France Élite, Excellence et National 1, pour recevoir le titre de Champion ou de Championne de France, il faut obtenir une place située dans la première moitié du classement mixte.
- Au Championnat de France National 2 pour recevoir le titre de Champion ou Championne de France, il faut obtenir une place située dans la première moitié du classement mixte et se trouver admis(e) au niveau supérieur suivant les conditions définies au paragraphe 7.3.

7.3 – 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.

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%, est admis pour un seul niveau dans l'année et par dérogation à la règle générale, à se présenter au niveau supérieur.

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.

7.4 – Classement par équipe Championnats de France des clubs voltige:

7.4.1 – Classement par équipe division nationale 2 (DN2) :

Un classement par équipe sera effectué, lors des championnats de France, sur la base du classement pondéré des trois meilleurs pilotes de chaque club de voltige (affilié à la FFA) participant à la compétition dans les niveaux Espoir, Promotion et National 2.

Un coefficient multiplicateur devra être appliqué en fonction des niveaux, selon le barème suivant: Espoir K=1,00 ; Promotion K=1,08 ; National 2 K=1,10.

Podium : Une coupe DN2 sera remise aux trois meilleurs clubs de cette catégorie à l'issue des championnats de France. Le club vainqueur se verra remettre le titre de champion de France des clubs DN2.

7.4.2 – Classement par équipe division nationale 1 (DN1)

Un classement par équipe sera effectué, lors des championnats de France, sur la base du classement pondéré des trois meilleurs pilotes de chaque club de voltige (affilié à la FFA) participant à la compétition dans les niveaux National 1, Excellence et Elite.

Un coefficient multiplicateur devra être appliqué en fonction des niveaux, selon le barème suivant: National 1 K= 1,00 ; Excellence K=1,10 ; Elite K=1,25.



Podium : Une coupe DN1 sera remise aux trois meilleurs clubs de cette catégorie à l'issue des championnats de France. Le vainqueur se verra remettre le titre de champion de France des clubs DN1.

7.4.3 – Les pilotes devront déclarer le club de voltige auxquels 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 de la FFA.

ARTICLE 8 - LUTTE CONTRE LE DOPAGE

Tout pilote participant à une compétition doit se soumettre à tout contrôle antidopage diligenté par le Ministère de la Santé, de la Jeunesse et des Sports.

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
- www.wada-ama.org
- www.jeunesse-sports.gouv.fr

Ainsi que la liste des médicaments interdits à jour sur :

http://www.santesport.gouv.fr/PAGES/ANNUAIRE/RE_ANN_EC3.asp?TYPE=MEDOC

! ATTENTION !

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



ADDITIF AU REGLEMENT : CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL 2

TEST SUR MONOPLACE
POUR L'ACCES AU NIVEAU NATIONAL 1 ET EXCELLENCE

Au cours du Championnat de France National 2, certains pilotes disposant d'un avion monoplacement, et dans l'obligation réglementaire de se présenter à ce niveau pour accéder au niveau supérieur, sont admis à se présenter aux épreuves sur avion monoplacement aux conditions suivantes :

- 1) Leur classement et leurs résultats sont dissociés de ceux du Championnat de France National 2, réservés exclusivement aux avions biplaces.
Les programmes sont identiques à ceux dudit Championnat, mais se disputent séparément pour assurer l'unité de jugement.
En aucun cas, quel que soit leur résultat, ils ne peuvent prétendre au titre de Champion ou Championne de France National 2.

- 2) A l'issue de cette rencontre, ils peuvent être admis à se présenter au Championnat de France Excellence ou au Championnat de France National 1, si à l'issue des 3 programmes la moyenne obtenue est égale ou supérieure à 77%.
La moyenne d'un pilote est le rapport entre le total des points obtenus par le pilote et le total des coefficients des programmes (cadrage inclus).

PENALITES

	ESPOIR	PROMOTION	NATIONAL 2	NATIONAL 1	EXCELLENCE	ELITE
Hauteur < 300 m	25 pts/Fig/Jug 100 points si majorité juges					
Hauteur < 200 m	disqualifié	35 pts/Fig/Jug 150 points si majorité juges	45 pts/Fig/Ju 200 points si majorité juges	70 pts/Fig/Jug 250 points si majorité juges		
Hauteur < 150 m					70 pts/Fig/Jug 250 points si majorité juges	70 pts/Fig/Jug 250 points si majorité juges
Hauteur < 100 m		disqualifié	disqualifié	disqualifié		
Hauteur < 50 m					disqualifié	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
Reprise de hauteur	30 points	50 points	100 points	100 points	150 points	150 points
Figure ajoutée	30 points	50 points	100 points	100 points	150 points	150 points
Reprise d'axe ou + de 90° entre 2 figures	30 points	50 points	100 points	100 points	150 points	150 points
Figure d'échauffement non autorisée ou hors cadre	10 points/Fig	10 points/Fig	10 points/Fig	30 points/Fig	30 points/Fig	30 points/Fig
<u>Temps</u> après 15' pour prog. 1, 2 ou 3				Figures notées 0	Figures notées 0	Figures notées 0
<u>Programme 4</u> +de 4'10"/-3'50"						10 points
<u>Programme 4</u> non-respect battements ailes						150 points

COEFFICIENTS DE CADRE

Cadre connu / Q	10	15	20	40 (10*)	40	60 (10*)
Cadre libre	10	15	20	40 (20*)	40	60 (20*)
Cadre inconnu	10	15	20	40 (10*)	40	60 (20*)
Cadre inconnu Libre				40 (10*)	40	60 (20*)

(*) Dans le cas où des juges de cadre sont mis en place



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 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.



Fédération Française Aéronautique
COMPÉTITIONS FÉDÉRALES 2011

A REMETTRE SOUS ENVELOPPE CACHETÉE AU DIRECTEUR DE COMPÉTITION