

REPERE : 3.5.

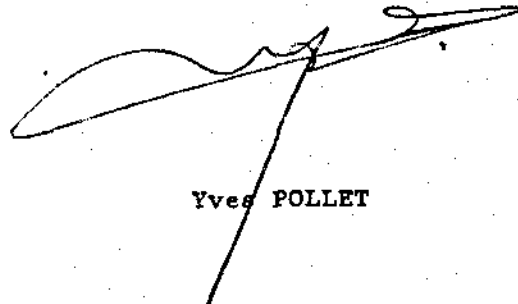
EDITION N° 2

NP 029/90.GV

DATE : 15/12/1990

3.5. CONVENTION SFACT/FFVV POUR LES PRIMES D'ANIMATION

Le Directeur

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Yves Pollet', written over a horizontal line. The signature is stylized and extends above and below the line.

Yves POLLET

CONVENTION

relative à l'animation et à la recherche prospective régionale dans les associations aéronautiques et sportives.

Considérant les perspectives nouvelles qui s'ouvrent pour l'aéronautique sportive, grâce à :

- un développement du transport aérien et un grand besoin de personnels navigants techniques et commerciaux,
- la collaboration des milieux scolaires et universitaires avec les associations aéronautiques et sportives,
- l'enveloppe budgétaire des subventions à l'aviation légère,
- la construction d'aéronefs légers en production de série et de construction amateur : U.L.M., A.T.L., planeurs,
- la mise en place par les fédérations de nouvelles structures de formations d'instructeurs,
- la recherche de segments de formation communs à plusieurs disciplines.
(école mixte)

La Direction Générale de l'Aviation Civile, représentée par le Chef du Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique,

La Fédération Nationale Aéronautique, représentée par son Président,

La Fédération Française de Vol à Voile, représentée par son Président,

La Fédération Française de Planeurs Ultra Léger Motorisé, représentée par son Président,

La Fédération Française d'Aérostation, représentée par son Président,

La Fédération Française d'Aéromodélisme, représentée par son Président,

Le Réseau du Sport de l'Air, représenté par son Président.

estiment nécessaire de valoriser ces atouts grâce à la recherche de formules novatrices dans le domaine du savoir-faire associatif et, en conséquence, conviennent ce qui suit.

I - OBJECTIFS

Favoriser le développement de l'aviation légère grâce à l'utilisation du savoir-faire existant et à la mobilisation de savoir-faire nouveaux.

II - METHODES

Donner à la politique d'animation engagée depuis 1981 une véritable dimension,

Favoriser la recherche prospective régionale,

Faire contribuer ces deux types d'actions à l'effort prospectif fédéral, grâce à l'émergence des formules les plus dynamiques.

II - TYPOLOGIE DES ACTIONS A ENCOURAGER

- développer les rapports avec les populations locales,
- accueillir des familles et des jeunes sur des sites aéronautiques,
- favoriser les échanges interdisciplinaires associatifs et sportifs :
 - aéronautiques
 - vol à voile et aéromodélisme
 - U.L.M. et avion
 - Aérostation et aéromodélisme
 - U.L.M., Vol à Voile et avion...
 - mixtes
 - vol à voile et voile
 - aéromodélisme et spéléologie...
 - aérostation et photographie...
- valoriser les complémentarités régionales - culture, tourisme, sport, loisir...
- contribuer à l'effort fédéral de planification, de développement de l'aviation légère en matière d'équipements, ainsi que de création de nouvelles plates-formes à usages aéronautiques,
- aider les gestionnaires d'aérodromes et inciter les Collectivités Territoriales à prendre en main la gestion d'aérodromes de petite et moyenne importances encore gérés par l'Etat, grâce à l'élaboration de formules contractuelles appropriées en accord avec tous les partenaires concernés.
- participer à la formation aéronautique des jeunes en coordination avec les Comités d'Initiation et de Recherche Aéronautique et Spatiale (CIRAS) en milieux scolaires et universitaires, grâce à des cycles de cours théoriques adaptés et des visites sur les aérodromes et dans les ateliers.
- dans le but d'encadrer les stages aéronautiques, favoriser l'émergence, dans les activités sportives aéronautiques, de jeunes détenteurs de Diplôme d'animateur de colonie de vacances, grâce à des bourses ou à des stages d'initiation.
- sensibiliser aux sports aériens et à l'aviation légère les futurs cadres de l'Administration française.

III - PROCEDURE

L'enveloppe budgétaire consacrée à la politique d'animation et de recherche prospective régionale, sera répartie en fonction des opérations recensées par les organismes régionaux concernés.

Les Fédérations se réuniront préalablement à la Commission Nationale Consultative des Aides à l'Aviation Légère (CNCAAL) pour étudier les propositions.

Ces propositions seront soumises au Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique puis à la Commission Nationale Consultative des Aides à l'Aviation Légère qui arrêtera les décisions définitives.

V - DUREE

La convention prend effet à compter de la date de signature, et sera renouvelée, chaque année, par tacite reconduction.

FAIT A PARIS, le 12 JUIN 1990

23 MAI 1990


Le Contrôleur Financier


C. LE BELLEC

Pour la D.G.A.C.

le Chef du S.F.A.C.T.

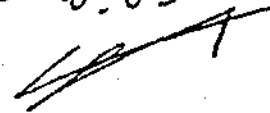
Claude FRANTZEN


Claude FRANTZEN
Ingénieur Général de l'Armement
Chef du Service de la Formation
Aéronautique et du
Contrôle Technique

Le Président de la F.N.A.
Gérard TROCME



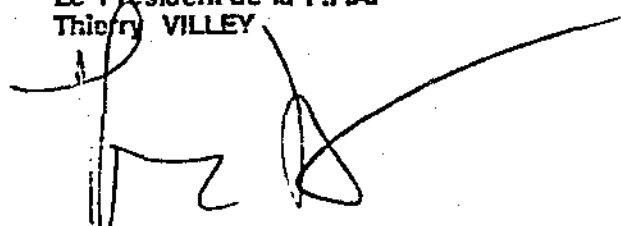
Le Président de la F.F.V.V.
Raymond GROS

le 18.6.90


Le Président de la F.F.A.M.
Jean-Claude REY




Le Président de la F.F.A.
Thierry VILLEY



Le Président de la F.F.P.L.U.M.
J. F. LEMOUTON



Le Président du R.S.A.
L. CARIOU





REPÈRE : 4.0.
EDITION : 2005
FFVV NP N° : 049/05

DATE : 09.12.2005

4.0. CODE SPORTIF 2005-2006

Nota préliminaire : *Insérer la présente note après l'onglet 4.*
Annule et remplace la note du 26.09.2005

Au verso page faisant état des nouveaux amendements applicables depuis le 1^{er} octobre 2005 à coller après la page 29 du code sportif traduit en français et qui vous a été adressé le 19 janvier 2004.

Le code sportif mis à jour est consultable dans son intégralité sur le site de la FFVV <http://www.ffvv.org> dans la rubrique de la commission sportive.

AMENDEMENTS

AMENDEMENT AL6 (01/15) 2015


3 modifications principales :

- ① Les § 1.1.5 à 1.1.15 ont été remis en un ordre plus logique, sans aucune modification de fond.
- ② Un nouveau badge des 750 km est créé par la FAI (chapitre 2). En France, ce badge international prend la place du diplôme national de la FFV mais ne donne pas droit à un diplôme de la FAI.
- ③ Le § 4.2.1 fait désormais obligation de mentionner sur la déclaration de vol (papier ou électronique) le nom du passager aux côtés de celui du pilote aux commandes.

Dans un souci de rigueur et de clarté, les traducteurs du **Code Sportif** ont modifié les deux appellations françaises des épreuves de distance de badge :

- ① La "distance libre", qui s'effectue toujours après avoir rempli une déclaration de vol, est désormais appelée distance d'or (300 km) ou de diamant (500 km).
- ② La "distance prévue", qui s'effectue obligatoirement en aller-retour ou en triangle, est désormais appelée circuit de diamant (300 km).

La note permanente 4.0 de la FFV donne la traduction littérale de la nouvelle version.



REPÈRE 4.0.
EDITION 2004
NP N° 001/ 2004.GL

DATE : 19 janvier 2004

4.0. CODE SPORTIF 2003-2004

Nota préliminaire : Insérer la présente note après l'onglet 4 .
Inscrire sur le sommaire 1.1. en face du repère

LE DOCUMENT DE REFERENCE EST LE CODE SPORTIF JOINT (version française)

**FEDERATION AERONAUTIQUE
INTERNATIONALE**

CODE SPORTIF

Section 3

PLANEURS (classe D) incluant les motoplaneurs (classe DM)

FAI
24, Avenue Mon Repos
CH 1005 LAUSANNE
<http://www.fai.org>
e-mail: sec@fai.org

Traduction de l'édition de 1999 corrigée des rectificatifs n° 1, 2 et 3 (1.10.2002)

La seule référence reste le texte original en anglais

CODE SPORTIF VELIVOLE

SOMMAIRE

1 Généralités et définitions

- 1.0 Généralités
- 1.1 Définition du vol
- 1.2 Définition des mesures
- 1.3 Autres définitions
- 1.4 Les types de performance

2 Les badges FAI

- 2.0 Généralités
- 2.1 Les épreuves de badge
- 2.2 Dessin des badges

Les records du monde

- 3.0 Généralités
- 3.1 Catégories, classes et types de record
- 3.2 Délai de la demande d'homologation

4 Conditions et méthodes de validation

- 4.1 Données du vol requises
- 4.2 Déclaration de vol
- 4.3 Vérifications des données du vol
- 4.4 Calculs et étalonnages
- 4.5 Mesure du temps et validation
- 4.6 Détermination de la position et validation
- 4.7 Détermination de l'altitude et validation
- 4.8 Enregistrement de l'arrêt de la propulsion et validation

5 Les Commissaires

- 5.1 Autorité du Commissaire
- 5.2 Certification de la performance

6 Certificats et formulaires

7 Classes de planeurs et compétitions internationales

- 7.1 Conformité aux règles de la classe
- 7.2 Admission du planeur
- 7.3 Masse maximale
- 7.4 Système du handicap
- 7.5 La modification des classes
- 7.6 Les championnats du monde
- 7.7 Les classes de compétition
- 7.8 Les compétitions internationales

Chap. 1 GENERALITES et DEFINITIONS

1.0 GENERALITES

1.0.1 La **Section Généralités** du Code Sportif fournit des définitions et règlements généraux pour tous les sports aériens. La **section 3**(CS3) donne les règles spécifiques des planeurs (classe D) et motoplaneurs (classe DM).

La voltige en planeur dépend de la section 6, les planeurs portés et parapentes (classe O) de la section 7 et les appareils microlégers (classe R) de la section 10.

1.0.2 La **Section 3** s'applique aux records du monde et aux épreuves des badges FAI. *Nous avons préféré le nom français badge au certificat de performance trop lourd et au brevet inapproprié.*

1.0.3 La **Section 3** ajoute certaines règles et conseils spécifiques dans ses annexes :

- l'**Annexe A*** donne les règles et autres détails des championnats du monde et des autres compétitions approuvées par la FAI ;
- l'**Annexe B*** présente les conditions de certification des équipements de validation des performances ;
- l'**Annexe C*** fournit conseils, aides et calculs simplifiés facilitant l'application du Code Sportif aux Commissaires et Pilotes.

La FAI publie aussi pour les fabricants d'enregistreurs de vol, ses « *Spécifications techniques pour l'agrément des enregistreurs de vol par la FAI* ».

1.0.4 Le **planeur** est un aérodyne à ailes fixes, apte au vol à voile et dénué de tout moyen de propulsion. La **classe D** réservée par la FAI aux planeurs inclut la **classe DM** des motoplaneurs.

Pour les records, les planeurs se répartissent dans les sous-classes suivantes :

- a) **libre**, pour tous les planeurs ;
- b) **15 mètres**, pour les planeurs d'envergure inférieure à 15 m ;
- c) **mondiale**, pour les PW-5 comme définis au §7.7.5 ;
- d) **ultraléger**, pour les planeurs d'une masse au décollage inférieure à 220 kg.

Les classes dans les compétitions sont traitées en 7.7.

1.0.5 Le **motoplaneur** est un aérodyne équipé d'un moyen de propulsion et apte au vol à voile quand son moteur est stoppé.

1.0.6 Les **termes, règles et conditions** sont employés d'abord dans leur sens le plus courant. Dans le cas contraire, le sens est précisé dans le paragraphe concerné.

1.1 DEFINITION DU VOL

1.1.1 La **performance** est effectuée dans la partie du vol entre le **départ** et l'**arrivée**. Aucun moyen de propulsion ne doit être utilisé au cours de cette phase de vol.

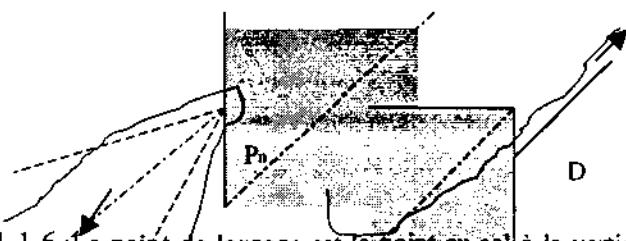
1.1.2 Le **jalon** (way point) est un point, ou une particularité au sol, désigné avec précision par sa description et/ou par ses coordonnées. Le **jalon** peut être le **point de départ**, un **point de virage** ou le **point d'arrivée** ; on lui associe une **zone d'observation** (ZO).

1.1.3 La **branche** est le segment de vol entre deux jalons successifs.

1.1.4 Le **parcours** est la ligne joignant tous les jalons successifs .

* : Cette annexe peut être consultée en anglais sur le site de la FAI dont les coordonnées sont indiquées sur la page de présentation).

1.1.5 La zone d'observation est la zone que le planeur doit survoler pour « passer » correctement le jalon (voir le §4.6.2.e). C'est le secteur de 90° sans limite d'altitude dont le sommet est le jalon et dont :



- a) pour un point de virage, la bissectrice est confondue avec la bissectrice extérieure de l'angle du parcours ;
- b) pour le point de départ, la bissectrice est symétrique de la première branche par rapport à ce point ;
- c) pour le point d'arrivée, la bissectrice est symétrique de la dernière branche

1.1.6 Le point de largage est le point au sol à la verticale duquel le planeur largue son câble de lancer ou cesse d'utiliser un moyen de propulsion.

1.1.7 Le départ est le début de la performance véliplane et peut être :

- a) le largage (ou l'arrêt de la propulsion), ou
- b) la sortie de la zone d'observation du point de départ, ou encore
- c) le passage de la ligne de départ.

1.1.8 Le point de départ est l'endroit où commence la performance véliplane :

- a) l'emplacement du largage, ou
- b) le jalon prévu comme point de départ, ou encore
- c) le milieu de la ligne de départ.

1.1.9 La ligne de départ est un segment rectiligne de 1 km, perpendiculaire à la première branche et dont le milieu est au niveau du sol.

1.1.10 Le point de virage est un jalon entre deux branches du parcours.

1.1.11 L'arrivée est la fin de la performance véliplane et peut être :

- a) l'atterrissage du planeur, ou
- b) l'entrée du planeur dans la ZO du point d'arrivée, ou
- c) le passage de la ligne d'arrivée, ou encore
- d) la mise en route de la propulsion.

1.1.12 Le point d'arrivée est l'endroit au sol où se termine la performance véliplane :

- a) le point où le nez du planeur s'immobilise sans intervention extérieure, ou
- b) le jalon prévu comme point d'arrivée ou comme but fixé, ou
- c) le milieu de la ligne d'arrivée, ou enfin
- d) l'aplomb du lieu de la remise en route de la propulsion.

1.1.13 La ligne d'arrivée est un segment horizontal de 1 km, perpendiculaire à la dernière branche et centré au sol sur le point d'arrivée.

1.1.14 Le but fixé est un point d'arrivée prévu dans la déclaration de vol.

1.1.15 Le circuit est un parcours fermé dont les points de départ et d'arrivée sont confondus.

DEFINITION DES MESURES

Suivant le type du vol, les mesures suivantes peuvent être nécessaires pour évaluer la performance. Les conditions de la restitution de paramètres et de la précision des mesures sont données au chapitre 4.

1.2.1 La distance officielle est la longueur du parcours, prévu ou non et diminué, éventuellement, d'une pénalité d'altitude, effectué par le planeur.

1.2.1 L'heure de départ est l'heure du début de la performance.

1.2.2 L'altitude de départ est l'altitude (au dessus du niveau de la mer) au départ.

1.2.3 L'heure d'arrivée est l'heure de la fin de la performance.

1.2.4 L'altitude d'arrivée est l'altitude à la fin de la performance.

1.2.5 La durée est le temps entre le départ et l'arrivée.

1.2.6 La vitesse est le quotient de la distance officielle par la durée.

1.2.7 La perte d'altitude est la différence entre les altitudes de départ et d'arrivée.

1.2.8 Le gain d'altitude est la différence entre l'altitude maximale et une altitude minimale précédente au cours de la même performance.

1.2.9 La pénalité d'altitude est une distance égale à 100 fois l'excédent de la perte d'altitude au dessus de 1000 m (voir le § 4.4.2 pour les détails de l'application).

1.3 AUTRES DEFINITIONS

3.1 Le Commissaire contrôle officiellement le déroulement des vols de record ou de badge ; après le vol, il recueille les enregistrements permettant de valider la performance (voir le chap.5).

1.3.2 La déclaration de vol donne la description officielle de l'épreuve suivant le modèle précisé en 4.2.

1.3.3 Le barographe enregistre la pression de l'air ambiant.

1.3.4 Le **barogramme** est l'enregistrement analogique ou numérique de la pression ambiante en fonction du temps.

1.3.5 L'**enregistreur de vol** est un équipement électronique agréé par l'IGC pour enregistrer des paramètres comprenant la position et l'altitude pendant le vol (comme le logger par exemple)

1.3.6 L'**enregistreur de propulsion** relève :

- l'heure et l'altitude de l'utilisation du moteur ou du changement de configuration interdisant l'utilisation de la propulsion, ou bien
- l'arrêt du propulseur. Une panne de l'enregistreur doit alors donner la même indication que la mise en route du moteur.

1.3.7 La **Géodésie** (ou encore les **lignes géodésiques** ou **distances géodésiques**) donne la plus courte distance entre deux points sur la surface du globe d'un modèle ellipsoïde (voir aussi le § 4.4.1 et l'annexe C appendice 2).

1.4 LES TYPES DE PERFORMANCE

1.4.1 Une **performance d'altitude**, de **gain d'altitude**, de **durée**, de **distance** ou de **vitesse** peut être revendiquée, à l'issue d'un vol où sont réunies les conditions de son homologation. Sauf indication contraire du règlement, une déclaration est requise, avant le vol, avec les points de virage successifs prévus.

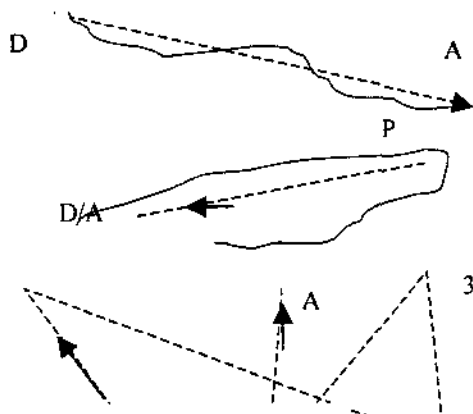
1.4.2 L'**altitude**, le **gain d'altitude** et la **durée** ne requièrent pas de déclaration de vol.

La performance en altitude ne prend en compte l'altitude absolue atteinte que si cette mesure est précédée, dans le même vol, d'un gain d'altitude supérieur à 5000 m.

1.4.3 Distances libres pour records

Les jalons d'un record de distance libre peuvent être déclarés après le vol. Le parcours en distance libre peut être présenté en même temps qu'un autre parcours, défini en 1.4.4, 1.4.5 ou 1.4.6, avec des jalons prévus et déclarés.

Les trois types de distance libre sont :



a) la **ligne droite** d'un point de départ vers un point d'arrivée sans point de virage ;

b) l'**aller et retour** en circuit avec un point de virage ;

c) la **ligne brisée** d'un point de départ vers un point d'arrivée en passant par 3 points de virage au plus. Les points de virage sont distants de plus de 10 km et ne peuvent être passés qu'une seule fois.

Les points de départ et d'arrivée ne sont pas considérés comme des points de virage sauf s'ils sont déclarés comme tels (ceci est aussi valable pour le § 1.4.5b).

1.4.4 La **ligne droite à but fixé**, d'un point de départ vers un point d'arrivée prévu et sans point de virage, est valable comme épreuve de distance prévue pour un record.

1.4.5 Distances libres pour badges :

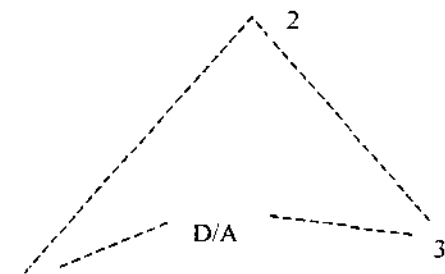
a) la **ligne droite** d'un point de départ à un point d'arrivée sans point de virage. Aucune déclaration de vol n'est requise sauf si le point de départ est différent du point de largage ou encore si le point d'arrivée est un but fixé ;

b) la **ligne brisée** d'un point de départ vers un point d'arrivée en passant par jusqu'à 3 points de virage. Si le point d'arrivée est le lieu d'atterrissage, il doit être déclaré. Les points de virage sont distants de plus de 10 km et seront passés une fois au plus (facultativement), dans n'importe quel ordre. Ce parcours doit être déclaré avant le vol.

1.4.6 Les parcours de vitesse

Les **parcours prédéclarés** suivants sont utilisables en tentative de distance et/ou de vitesse

pour un record ou pour un badge:



a) l'**aller et retour** ;

b) le **triangle** qui est un circuit fermé :

- vers 2 points de virage successifs, ou bien
- vers 3 points de virage successifs ; la distance prise en compte est la longueur du triangle construit sur les trois points de virage. Ce type de parcours n'est autorisé que pour une distance officielle supérieure à 300 km.

Pour une tentative de record sur un triangle, chaque côté du triangle doit faire plus de 28% de la longueur totale du parcours, ou bien, dans le cas d'un triangle de plus de 750 km, être compris entre 25 et 45% de cette longueur. Pour les épreuves de badge, il n'y a pas de contraintes sur la longueur des branches.

1.4.7 La **perte d'altitude** (variante du § 1.2.8)

Pour un vol de distance (1.4.4, 1.4.5 et 1.4.6) commençant avec un point de départ déclaré .8b), la **perte d'altitude** peut être mesurée entre le **largage** et l'**arrivée**. Dans ce cas, le largage n'est pas le départ du parcours.

Chap.2 LES BADGES FAI

2.0 GENERALITES

Les **badges FAI** sont des brevets de compétence internationale acquis définitivement. Les épreuves de ces badges sont contrôlées conformément à ce code. Les distances exigées sont des distances officielles (1.2.1).

2.0.1 Une **épreuve de badge** peut être homologuée à l'issue de tout vol où sont réunies les conditions requises. Le Pilote doit être seul dans son planeur.

2.0.2 Une **liste des épreuves** validées est tenue à jour par l'organisme de contrôle national qui transmet à la FAI les noms des nouveaux titulaires du **badge de diamants**, du **badge des 1000 km** ou plus, comme précisé ci-dessous. *En France, le correspondant de la FAI est le Conseil des Fédérations de l'Aéro-Club de France.* La FAI tient, de son côté, le registre des noms des détenteurs de ces badges.

2.1 LES EPREUVES DE BADGE

2.1.1 Le **badge d'argent** sanctionne les trois performances vélivoles suivantes :

- a) une **distance** en ligne droite de plus de 50 km. Une branche de plus de 50 km d'un parcours prédéclaré et conforme à la règle de la **perte d'altitude**, est acceptable ;

La distance d'argent devrait être effectuée sans aide extérieure, guidage par un autre planeur, conseils par radio, etc. Le seul usage de la radio admissible devrait être celui qu'impose la sécurité, insertion dans le trafic d'un aérodrome, par exemple.

- b) une **durée** (§ 1.2.6) de plus de 5 heures ;
- c) un **gain d'altitude** (§ 1.2.9) de plus de 1000 m.

2.1.2 Le **badge d'or** sanctionne les trois performances vélivoles suivantes :

- a) une **distance** de plus de 300 km ;
- b) une **durée** de plus de 5 heures ;
- c) un **gain d'altitude** de plus de 3000 m.

2.1.3 Les trois **diamants** sanctionnent les trois performances vélivoles suivantes :

- a) une **distance** de plus de 500 km ;
- b) une **distance prévue** de plus de 300 km sur un aller-retour ou un triangle (§ 1.4.6a et 1.4.6b) ;
- c) un **gain d'altitude** de plus de 5000 m ;

Chacun de ces trois diamants peut être implanté à la partie supérieure d'un badge d'argent, d'or, de 1000 km ou plus.

2.1.4 **Badges et Diplômes** pour les vols de 1000 km ou plus.

Chaque badge est attribué pour un vol de 1000 km, 1250 km, 1500 km, etc. Pour un vol, il n'est attribué qu'un seul badge, le plus élevé pour la distance réussie dans le vol.

FAI attribue, en outre, un diplôme pour chacune de ces performances.

DESSIN DES BADGES



2.2.1 Badge d'argent et d'or.



2.2.2 Badge avec 3 diamants (idem avec 1 ou 2 diamants).



2.2.3 Badge de 1000 km ou plus (avec 1 ou 2 diamants).

Chap. 3 LES RECORDS DU MONDE

Ce chapitre définit les records du monde de vol à voile reconnus par la FAI et donne la procédure générale de l'homologation. Les règles générales des records de la FAI se trouvent dans la section « Généralités » du Code Sportif.

3.0 GENERALITES

Les tentatives de record du monde ne requièrent aucun préavis si les moyens de contrôle du vol (§ 5.1.2 et 5.1.3) ont été rassemblés.

3.0.1 La **Licence sportive de la FAI** doit avoir été prise par le Pilote avant toute tentative et toute demande d'homologation d'un record du monde.

3.0.2 **Un ou plusieurs records** peuvent être battus au cours d'un même vol si les conditions d'homologation sont réunies. Toutefois, un record de vitesse, seulement, sera homologué sur un aller et retour ou un triangle, pour la distance immédiatement inférieure à la distance officielle du parcours.

3.0.3 L'**enregistreur de vol** certifié par l'IGC est le seul moyen accepté pour la validation d'un record du monde. Pour les épreuves de badge, les autres techniques montrées dans ce Code sont acceptées.

3.1 CATEGORIES, CLASSES ET TYPES DE RECORDS

La **catégorie** concerne le Pilote, la **classe** le planeur et le **type** la nature de la performance.

3.1.1 Les **catégories** se divisent en catégorie **générale**, pour tous les pilotes, et catégorie **féminine**, quand tous les membres de l'équipage sont féminins.

3.1.2 Les **classes** ont été énumérées au § 1.0.4. Les planeurs multiplaces et les motoplaneurs sont intégrés dans la classe correspondante :

a) seuls les membres de l'équipage d'un **planeur multiplace** détenteurs de la licence sportive FAI pourront voir leur nom figurer sur la liste des records.

Les membres de l'équipage doivent avoir au moins 14 ans ;

b) les records d'**altitude absolue** ou de **gain d'altitude** apparaissent dans les deux catégories de pilotes mais seulement dans la classe libre.

3.1.3 La **désignation** du record comprend d'abord la lettre D pour indiquer qu'il s'agit d'un record de vol à voile, puis le code de la classe et enfin celui de la catégorie.

• **O** est le code de la classe libre, **15** le code de la classe 15 m, **W** le code de la classe mondiale et **U** le code de la classe ultraléger.

• **G** est le code de la catégorie générale et **F** le code de la catégorie féminine.

DWF désigne, par exemple, un record féminin sur Piwi.

3.1.4 Les types de records

| Performance | Marge | Paragr. | Remarques |
|---|--------|---------|--|
| <i>Distances libres</i> | | | |
| a Ligne droite libre | 10 km | 1.4.3.a | Jalons déclarés après le vol |
| b Aller et retour libre | 10 km | 1.4.3.b | Jalons déclarés après le vol |
| c Ligne brisée libre | 10 km | 1.4.3.c | Jalons, avec 3 points de virage au plus, déclarés après le vol |
| <i>Distances prévues</i> | | | |
| d Ligne droite à but fixé | 10 km | 1.4.4 | But fixé prédéclaré |
| e Aller et retour | 10 km | 1.4.6.a | 1 point de virage prédéclaré |
| f Triangle | 10 km | 1.4.6.b | 2 ou 3 points de virage prédéclarés |
| <i>Vitesse sur :</i> | | | |
| g Aller et retour de 500 km et des multiples de 500 km | 2 km/h | 1.4.6.a | 1 point de virage prédéclaré |
| h Triangle de 100, 300, 500, 750, 1250 km (et les multiples de 500) | 2 km/h | 1.4.6.b | 2 ou 3 points de virage prédéclarés |
| <i>Altitude</i> | | | |
| i Altitude absolue | 3% | 1.4.2.a | <i>En classe libre seulement</i> |
| j Gain d'altitude | 3% | 1.4.2.b | Après un gain de plus de 5000 m |

¹ La marge est l'écart minimal entre le nouveau record et le précédent.

1.5 Un seuil de performance est fixé par l'IGC à la création d'un nouveau record.

3.2 DELAI DU DEPOT DE LA DEMANDE D'HOMOLOGATION

3.2.1 L'annonce d'une demande d'homologation d'un record du monde doit parvenir à la FAI dans les 7 jours qui suivent la tentative.

3.2.2 L'homologation comme record national d'une tentative de record du monde doit intervenir dans les 3 mois qui suivent la tentative.

Ces deux délais peuvent être allongés par le Président de la Commission Sportive Internationale de la FAI.

Chap. 4 CONDITIONS ET METHODES DE VALIDATION

Ce chapitre précise la procédure, les mesures et les calculs exigés pour valider la performance.

L'annexe C donne la méthode et les moyens permettant de le faire, comme le calcul des distances et l'analyse des loggers.

4.1 DONNEES DU VOL REQUISES

Les données nécessaires à l'établissement d'un dossier d'homologation sont parmi les suivantes :

- la déclaration de vol (1.3.2),
- le point de départ (1.1.8),
- l'heure de départ (1.2.2),
- l'altitude de départ (1.2.3),
- les points de virage (1.1.10),
- le point d'arrivée (1.1.12),
- l'heure d'arrivée (1.2.4),
- l'altitude d'arrivée (1.2.5),
- l'altitude maximale (1.4.2.a),
- le gain d'altitude (1.2.9) et
- la continuité du vol (4.3.5).

4.2 LA DECLARATION DE VOL

Avant chaque tentative, certains renseignements doivent être enregistrés pour permettre l'authentification de la performance après le vol. Leur ensemble constitue la **déclaration de vol** et le Commissaire devra s'assurer que toutes les données nécessaires au type de performance prévue y sont bien portées.

4.2.1 La **déclaration de vol** est rédigée sur un tableau ou sur une feuille de papier unique, ou encore insérée dans la mémoire d'un enregistreur de vol avant le décollage.

Elle comprend :

- la date du vol,
- le nom du Pilote,
- le type et l'immatriculation du planeur,
- les type et n° de série du barographe ou de l'enregistreur de vol,
- les jalons successifs du parcours (quand nécessaire).

- f) la date et l'heure de la déclaration,
- g) la signature du Pilote,
- h) le nom et la signature du Commissaire avec date et heure.

Les points g) et h) ne sont pas exigés dans une déclaration électronique.

4.2.2 Validité de la déclaration de vol

- a) La dernière déclaration avant le décollage est la seule valable, mais elle n'empêche pas d'effectuer simultanément une épreuve de compétition différente.
- b) Si un point de virage est abandonné, un circuit fermé plus court peut encore être homologué sur les points de virage passés correctement et dans l'ordre annoncé. Aucun autre point de virage ne pourra donc être passé après un point manqué.

Voir, dans l'annexe C, les exemples de circuits modifiés par rapport à la déclaration.

4.3 VERIFICATION DES DONNEES DU VOL

4.3.1 Collecte des données.

Un barographe, ou un instrument avec barographe incorporé, doit fonctionner pendant tout le vol. Le barogramme ainsi produit doit fournir la preuve incontestable de la continuité du vol (voir le § 4.3.5) et le contrôle des altitudes critiques de la performance. L'appareil peut aussi enregistrer, en plus de la pression statique et du temps, d'autres paramètres (voir le § 4.4) suivant sa conception. Si l'enregistrement est *en pointillé*, l'intervalle régulier séparant deux points successifs ne doit pas avoir été réglé à plus de 1 minute.

Avec un enregistreur de vol, l'heure et l'altitude-pression en un point précis (sortie de la ZO de départ, par exemple) se déterminent par interpolation entre les deux points adjacents. Pour le départ ou l'arrivée, on peut aussi choisir, à l'intérieur de la zone d'observation, le point, admissible en altitude, le plus favorable au Pilote (annexe C, § 9.2).

4.3.2 Pour les épreuves de vitesse avec contrôle du sol ou contrôle photographique, le Commissaire peut aussi demander la preuve que le Pilote n'a pas pu aller jusqu'au premier point de virage avant de revenir prendre son départ. Il fixe donc une limite supérieure, l'**intervalle de départ**, au temps entre le largage et le départ ou entre deux départs successifs (Voir le § 4.5.3).

4.3.3 Le **lieu d'atterrissage** est attesté de la manière suivante :

- a) par un Commissaire arrivant suffisamment tôt pour qu'il n'y ait aucun doute sur la localisation, ou
- b) par deux témoins (voir le § 5.2.3.d), ou bien
- c) par l'enregistreur de vol (voir le § 4.6.4.a).

4.3.4 Le **but fixé est atteint** quand :

- a) l'atterrissage se fait à moins de 1000 m du point d'arrivée, ou
- b) le point d'arrivée étant un aéroport, l'atterrissage est dans les limites de celui-ci, ou
- c) une preuve du passage du planeur dans la ZO du point d'arrivée et à moins de 1000m de celui-ci peut être fournie, ou encore
- d) le planeur passe la ligne d'arrivée.

4.3.5 La preuve de la **continuité du vol** (ou de l'**arrêt du propulseur**) doit être fournie pour la durée de la performance. Une interruption du barogramme peut être acceptée si le Commissaire et l'organisme de contrôle national sont convaincus qu'il ne manque aucune donnée critique et que la continuité du vol reste indiscutable.

- a) L'épreuve des **5 heures** ne nécessite pas de barographe si le vol est surveillé par un Commissaire.
- b) Si l'altitude-pression tombe en panne dans un **enregistreur de vol**, la continuité du vol peut être attestée par les relevés d'altitude-satellite, dans la mesure où leur fréquence est correcte (§4.3.1).

4.3.6 L'**altitude absolue**, le **gain d'altitude**, les **altitudes de départ et d'arrivée** sont normalement restituées à partir du barographe. Des mesures de l'extérieur peuvent être employées si leur précision répond aux exigences de ce code.

4.4 CALCULS ET ETALONNAGES

Le paramètre de vol peut être enregistré **en continu** (comme l'altitude et le temps dans le barographe), ou en **pointillé**, à intervalles réguliers (comme le temps, l'altitude et la position dans un enregistreur de vol numérique), ou encore **épisodes**, aux points clés du parcours (la position par photo au point de virage, le temps sur la ligne d'arrivée par un Commissaire, etc.).

Un paramètre de vol est une donnée physique définie par sa valeur et son incertitude. Les deux doivent être prises en compte pour démontrer, par exemple, qu'une limite n'a pas été dépassée.

Les paramètres de vol utiles sont le temps, l'altitude et la position (et l'arrêt de la propulsion pour un motoplaner).

4.4.1 Calculs des distances et des vitesses

Pour un record du monde, ou une distance supérieure à 1000 km entre deux points, et dans tous les cas de contestation sur une distance, la distance parcourue est réputée être la distance géodésique du point de départ au point d'arrivée ou, en présence de jalons, la somme des distances géodésiques du parcours.

Les formules et méthodes sont fournies dans l'Annexe C appendices 2 et 3.

- a) Pour le calcul des distances géodésiques, le modèle WGS 84 de l'ellipsoïde terrestre sera utilisé.

Voir l'annexe C, appendice 2.

Quand le calcul de la distance exacte n'est pas essentiel, on pourra utiliser des méthodes moins précises (annexe C 1.6b)