
Fédération Nationale Aéronautique



Rallye Aérien

Règlement 2004

- ◆ des championnats régionaux
- ◆ du championnat de France

Version 1.0 du 01/01/2004

155, avenue de Wagram, 75017 Paris
tél. : 01.44.29.92.00 - fax : 01.44.29.92.01 – <http://www.fna.asso.fr> – Email : fna@fna.asso.fr

Finalités du Rallye Aérien

La Fédération nationale aéronautique (FNA) organise des rallyes aériens en France pour :

- élargir la pratique de l'aviation générale ;
- améliorer l'aisance en vol des pilotes ;
- mettre en valeur le vol en toute sécurité ;
- développer l'esprit sportif ;
- constituer une équipe de France de Rallye Aérien, qui participe aux championnats d'Europe et du Monde, organisés par la Fédération aéronautique internationale (FAI).

Les épreuves de rallye aérien mesurent l'aptitude des équipages :

- à suivre précisément une route ;
- à respecter scrupuleusement un horaire ;
- à regarder à l'extérieur de l'avion et à observer l'environnement ;
- à atterrir à l'intérieur d'une bande courte et étroite, dessinée sur une piste normale.

***Le but des concurrents est de réaliser
une navigation parfaite : Précision et Sécurité***

Les épreuves se courent en équipage à deux. La répartition des tâches à bord est à l'entière discrétion des équipiers.

L'équipage choisit, au moment de l'inscription, la valeur de la vitesse-sol à laquelle il se propose de parcourir les circuits.

Les équipages reçoivent des points de pénalités pour les écarts de route, les écarts de temps, les observations non réalisées, les atterrissages imprécis.

L'équipage gagnant est celui qui totalise le moins de points de pénalités.

Tous les types d'avions courants dans les aéro-clubs sont utilisables en rallye aérien : Cessna 150 152 172, tous types de Robin, Piper, les TB de Socata, le Rallye, le Gardan, l'ATL, etc.

***Tout pilote VFR, conscient de ses limites,
cherchant à améliorer la qualité de son pilotage,
la qualité de ses navigations et de ses atterrissages,
possède le profil du concurrent idéal***

Contenu d'un championnat de Rallye Aérien

Un championnat de rallye aérien est organisé par la FNA ou une union régionale.

Il comprend d'une à trois manches, réparties sur une ou deux journées.

Les concurrents sont réparties en deux catégories *Honneur* et *Élite*. Les classements sont séparés. Pour chaque catégorie l'organisateur d'un championnat publie un classement *Ponctualité*, un classement *Observations*, un classement *Atterrissages* et **le Classement général est obtenu par addition des points de pénalités des trois classements précédents.**

Contenu d'une manche

Une manche comprend une navigation et un atterrissage de précision au retour de la navigation.

La navigation :

L'équipage de deux équipiers parcourt, à vitesse-sol constante (choisie par l'équipage), un circuit de plusieurs branches.

L'équipage reçoit, l'énoncé du circuit au moins 30 minutes avant le décollage (**au moins 15 minutes en catégorie *Élite***).

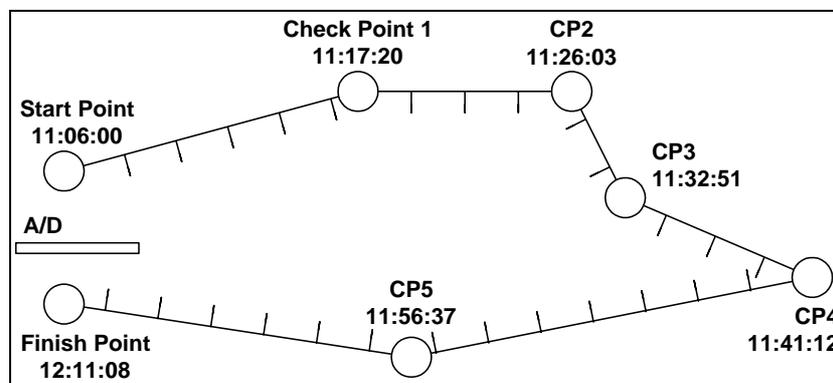
L'équipage doit :

- tracer l'itinéraire sur les cartes fournies par l'organisateur ;
- respecter l'horaire, calculé et fourni par l'organisateur ;
- observer les points de contrôle (photos, lettres au sol) ;
- repérer le long du parcours, les sujets représentés sur les jeux de photos remis à l'équipage par l'organisateur.
- consigner ses observations sur la feuille de compte rendu.

Le circuit :

La longueur du circuit est d'environ 100 NM, et comprend un nombre variable de branches de 5 à 20 NM.

Une partie des points tournants (CP) est prise en compte pour le classement *Ponctualité*.



L'atterrissage de précision :

Au retour de navigation, l'atterrissage de précision est noté. C'est la distance entre le point de toucher du train principal et une ligne de toucher idéale qui est prise en compte pour déterminer le nombre de points de pénalités. Toute manœuvre non conforme ou dangereuse engendre des points de pénalité supplémentaires.

Les cartes de navigation :

Les cartes de navigation sont remises à l'équipage sur le lieu du championnat, au moment de l'enregistrement et du contrôle des papiers de l'avion et de l'équipage. Deux cartes par manche sont fournies. L'équipage doit par ailleurs avoir à bord toute la documentation réglementaire pour la région.

L'enveloppe :

Chaque équipage reçoit avant son décollage, une enveloppe contenant :

1. l'Enoncé du circuit à tracer et à parcourir (voir exemple en annexe 2) ;
2. les Consignes particulières, départ, arrivée, zones, etc. (voir exemple en annexe 3) ;
3. la Fiche Horaire, heures de passage aux points de contrôle, délai maximum pour atterrir, etc. (voir exemple en annexe 3) ;
4. un jeu de photos des points de contrôle (voir exemple en annexe 4) ;
5. un ou deux jeux de photos *En-route* (voir exemple en annexe 5) ;
6. le formulaire de Compte rendu d'observations (voir formulaire en annexe 6).

RAPPEL le délai de remise de l'enveloppe avant le décollage est de :

- ◆ **30 minutes, ou plus, pour la catégorie *Honneur* ;**
- ◆ **15 minutes, ou plus, pour la catégorie *Élite*.**

Les briefings :

Chaque manche est précédée d'un briefing qui récapitule notamment les consignes particulières, la situation météo, etc.

Les équipages novices (= première participation à un rallye aérien) bénéficient d'un briefing particulier, de conseils pratiques, voire d'aménagements des conditions de préparation de la navigation. Les équipages novices peuvent demander à ne pas être classés. Ils figurent alors dans la catégorie *Découverte du Rallye*.

Hébergement et Repas :

Tous les repas sont pris en commun pour des raisons pratiques : briefing, remise de résultats partiels, traitement des réclamations, etc.

L'organisateur propose un hébergement que les équipages sont libres d'accepter ou de décliner.

Catégories

Chaque championnat comprend deux catégories de concurrents, avec des classements séparés :

- ◆ **Élite : qui regroupe les équipages classés dans les neufs premiers du championnat de France 2003.**
- ◆ **Honneur : ouverte à tous les équipages expérimentés ou non.**

Les championnats régionaux

Quatre ou cinq championnats régionaux sont organisés en France de Mai à Juin.

Deux manches sont prévues pour chaque championnat régional. **La longueur de chaque navigation est d'environ 100 NM.**

Les championnats régionaux sont ouverts à tous les équipages, sans limitation du nombre de participations, sans condition d'origine géographique.

Le calendrier et les conditions d'inscription sont publiés sur le site de la FNA.

le championnat de France

Le championnat de France se déroule **du 27 au 29 août sur l'aérodrome de MONTARGIS (LFEM)**. La FNA décerne 2 titres : **un titre de Champion de France catégorie Élite et un titre de Champion de France catégorie Honneur.**

Trois manches sont prévues sur les deux journées. **La longueur de chaque navigation est d'environ 100 NM.**

Ne participent au championnat de France que les équipages sélectionnés par la FNA.

Sont qualifiés dans la catégorie Élite :

- Les équipages appartenant à la catégorie Élite et ayant participé à au moins un championnat régional en 2004.

Sont qualifiés dans la catégorie Honneur :

- Chaque équipage appartenant à la catégorie Honneur et au moins classé une fois dans les 3 premiers d'un championnat régional;
- le complément sera fonction du nombre d'engagés de la catégorie, dans chaque championnat régional (prorata).

La participation au championnat de France est fixé à 120 € par équipage. Le championnat débute le vendredi à 19 heures et se termine le dimanche à 16 heures.

Chaque équipage qualifié reçoit une indemnité de déplacement de 0,90 € par kilomètre. C'est la distance entre l'aéro-club du pilote et le lieu du championnat qui est prise en compte.

Généralités

1. Les épreuves se déroulent selon les règles du vol à vue (VFR), uniquement en condition VMC, en vue du sol, hors des nuages, et dans le respect des règles de l'air OACI, DGAC ...
2. Lors du briefing général, chaque équipage reçoit de l'organisateur deux cartes par navigation prévue. Ces cartes pas nécessairement aéronautiques, couvrent tous les secteurs de la compétition.
3. Le commandant de bord doit être en règle vis à vis de tous les règlements de l'air. Il doit avoir à bord, notamment, la documentation réglementaire (cartes aéronautiques ...).
4. L'ordre et l'horaire des décollages sont fixés par l'organisateur.
5. Les concurrents volent à plus de 500 pieds/sol et assurent la veille anti-abordage.
6. Les concurrents parcourent le circuit dans l'ordre des points tournants (Start Point, Check Point 1, Check Point 2, ... , Finish Point), en respectant la vitesse-sol qu'ils ont choisie (**70, 75, 80, 85 KT**).
7. L'usage d'aides à la navigation (VOR, ADF, GPS, téléphones portables GSM, assistance extérieure, etc.) est interdit.
8. L'organisateur peut différer, modifier, annuler, toute compétition ou épreuve, partiellement ou complètement, en raison de conditions météo défavorables ou de tout autre raison impérieuse.
9. Un briefing général Météo a lieu tous les jours avant les épreuves.
10. Si les conditions Météo, ou autres, se dégradent pendant une épreuve, il appartient au commandant de bord de décider de poursuivre ou d'interrompre son vol.
11. En cas de problème technique au départ (par ex. : moteur qui ne démarre pas, décollage interrompu ...), l'équipage, après avoir pris toutes les mesures nécessaires pour faire face à la situation, notamment au plan de la sécurité, avise l'organisateur. L'organisateur décide alors des mesures appropriées, en vue notamment de garantir l'équité de la compétition (retrait de l'enveloppe, nouvel horaire de décollage ...).
12. L'avion doit avoir une autonomie suffisante pour la plus longue des navigations, y compris les réserves réglementaires.
13. Qualifications de l'équipage :
 - Le **commandant de bord doit être majeur** et posséder toutes les licences et qualifications requises pour la machine qu'il pilote, il doit être licencié à la FNA ;
 - Le navigateur n'est pas tenu de posséder une licence de pilote, il doit seulement être licencié à la FNA.
14. **ATTESTATION d'ASSURANCE :**

L'équipage doit présenter une attestation d'assurance incluant une garantie en responsabilité civile de **1 524 490 €**, valable pour toute la durée de la compétition.

REGLEMENT

Le présent règlement français est fidèle à l'esprit du règlement international de la FAI, il en reprend toutes les dispositions essentielles.

En revanche, la présentation est différente. Structure et numérotation des articles ont été clarifiées, afin de faciliter la lecture et la compréhension, notamment pour les nouveaux pratiquants.

A. Enoncé des circuits (voir exemple en annexe 2)

- A.1. Les points de contrôle (CP) :
- le premier s'appelle SP (Start Point),
 - le dernier s'appelle FP (Finish Point),
 - les points de contrôle intermédiaires s'appellent CP1, CP2 ...
- A.2. La longueur d'une branche entre deux CP est comprise entre 5 et 20 NM.
- A.3. Le circuit est parcouru d'un CP à l'autre, et dans l'ordre SP, CP1, CP2, ... , CPn, ... , FP.
- A.4. Les énoncés des circuits définissent clairement tous les points de contrôle.
- A.5. Les points de contrôle sont décrits en clair (exemples : église, calvaire, pont, carrefour, château, croisement de coordonnées, etc.) et figurent sur la carte fournie par l'organisateur. En plus de ces cartes, le commandant de bord doit emporter toute la documentation réglementaire.
- A.6. La définition des CP est donnée exclusivement sous forme :
- de coordonnées (latitude et longitude) ;
 - d'une combinaison :
 - * de route à partir d'une « position connue »,
 - * de distance à partir d'une « position connue »,
 - * de parallèles,
 - * de méridiens,
 - d'une « position connue ».
- A.7. Une « Position connue » est :
- soit le centre d'un aérodrome,
 - soit un croisement de coordonnées figurant sur la carte,
 - soit un autre CP décrit dans l'énoncé,
 - soit un lieu décrit par l'organisateur lors d'un briefing.
- A.8. Les routes peuvent être définies *En direction de* (TO) ou *En provenance de* (FROM).
- A.9. Les routes sont des routes *vraies* ou des routes *magnétiques*. L'organisateur fournit dans l'énoncé la valeur de la déclinaison magnétique utilisée.
- A.10. Les distances sont exprimées en *Nautical Miles* ou en *Kilomètres*. L'organisateur indique le facteur de conversion entre les distances mesurées sur la carte fournie et les NM et km.
- A.11. Les énoncés conduisent à une solution unique.
- A.12. Aucun tracé, aucun point, ne déborde de la carte fournie par l'organisateur.

B. Consignes particulières (voir exemple en annexe 3)

- B.1. Les consignes particulières portent sur les procédures de roulage au sol, de départ, d'arrivée, sur les fréquences à utiliser, et sur toute information utile à la sécurité ou à l'organisation des épreuves.
- B.2. Le non-respect de ces consignes entraîne des pénalités.

C. Horaires et ponctualité (voir exemples en annexe 3)

- C.1. Tous les temps sont mesurés par rapport à l'heure officielle de la compétition, l'horloge officielle est visible dans la salle de briefing.
- C.2. L'heure de passage de chaque point de contrôle et les délais maximum pour atterrir et rendre la feuille de Compte rendu d'observations, sont fixés par l'organisateur et indiqués dans la Fiche

- Horaire. Ces horaires sont déterminés par l'organisateur en fonction de la vitesse-sol choisie par le concurrent.
- C.3. Seule une partie des points de contrôle fait l'objet d'un chronométrage, **environ 50 %**. La liste des points réellement chronométrés n'est pas communiquée aux équipages dans les instructions de vol. Toutefois le SP et le FP sont systématiquement chronométrés.
- C.4. **Uniquement en catégorie *Élite* et dans un championnat utilisant des GPS enregistreurs, une pénalité de 200 points est appliquée sur chaque point de contrôle qui ne font pas l'objet d'un chronométrage lorsque l'écart latéral du passage de l'avion est supérieur à 0,5 NM.**
- C.5. La ligne de chronométrage est perpendiculaire à la route d'arrivée sur le point de contrôle. Sauf dans le cas particulier du SP, où la ligne de chronométrage est perpendiculaire à la route SP-CP1.
- C.6. Les avions doivent passer la ligne de chronométrage :
- dans le sens où se déroule la navigation ;
 - à une hauteur comprise entre 500 FT-sol (plancher réglementaire) et 1000 FT-sol (plafond au-delà duquel l'immatriculation n'est plus lisible) ;
 - à une distance latérale telle que les juges au sol puissent identifier l'avion.
- La non-observation de l'avion, ou la non-identification, entraîne l'application de la pénalité maximale. En cas de chronométrage électronique, la pénalité maximale est appliquée si l'écart latéral est supérieur à 0,5 NM.
- C.7. Chaque écart de route, entre le SP et le FP, supérieur à 90° par rapport à la route à suivre entraîne une pénalité.
- C.8. Le virage pour prendre le cap de la branche suivante n'est effectué qu'après avoir nettement dépassé la ligne de chronométrage, afin d'éviter des contestations sur le franchissement ou non du CP, et sur l'heure de franchissement.
- C.9. Le virage est direct vers le point suivant (pas de virage de procédure).
- C.10. L'horaire de passage est donné :
- soit en heure locale ;
 - soit en temps relatif depuis l'heure de décollage.
- C.11. L'organisateur peut utiliser des GPS enregistreurs pour contrôler les trajectoires et le respect de l'horaire.
- C.12. L'équipement GPS ne donne aucune indication de position ou de vitesse à l'équipage.
- C.13. L'organisateur est responsable de la mise en place des systèmes embarqués.
- C.14. S'il est prouvé qu'un concurrent a causé un dysfonctionnement du système, l'équipage est disqualifié.

D. Epreuve d'observation

- D.1. Chaque équipage reçoit dans son enveloppe :
- un jeu de photos « dites des CP » ;
 - un jeu de photos « En-route ».

Les photos des CP : (voir exemples en annexe 4)

- D.2. Il y a autant de photos *dites des CP* que de CP (SP, CP1, CP2, ... , FP).
- D.3. Chaque photo porte la marque d'un CP (SP, CP1, CP2, ... , FP), elle représente :
- soit le CP à franchir, la photo doit alors être notée « correcte » dans le Compte rendu d'observations ;
 - soit un sujet différent, la photo doit alors être notée « incorrecte ».
- D.4. L'angle de prise de vue des CP, ou des sujets similaires, est quelconque autour du sujet. La photo n'est donc pas forcément prise dans le sens de l'arrivée sur le CP.
- D.5. Les photos sont prises avec une focale donnant une vision normale.

Lettre sur un CP : (voir en annexe 1)

D.6. Pour aider les pilotes à ajuster leurs heures de passage sur certains points de contrôle, l'organisateur peut déposer au sol une lettre d'environ 3m x 3m, faite de bandes de toile blanche (Voir les lettres autorisées en annexe 1).

Tous les CP chronométrés ne sont pas marqués d'une lettre, et les CP marqués d'une lettre ne sont pas forcément chronométrés.

Les photos *En-route* : (voir exemples en annexe 5)

D.7. Un jeu de photos *En-route* comprend au plus 10 photos.

D.8. Les photos sont repérées par des lettres de l'alphabet, mais elles ne sont pas classées dans l'ordre de passage.

D.9. Le sujet cerclé sur la photo est situé à moins de 300 mètres de la trajectoire idéale.

D.10. Les sujets sont quelconques : constructions, arbres, routes, ruines, étangs, carrefours ...

D.11. C'est le lieu cerclé sur la photo qui doit être reconnu par l'équipage, quelque soient les modifications qui ont pu affecter l'environnement : bandes blanches modifiées sur une chaussée, poteaux électriques implantés ou retirés, coupes de bois effectuées, etc.

D.12. L'angle de prise de vue est inférieur ou égal à 45°, par rapport à la route à suivre.

D.13. La prise de vue est faite avec une focale donnant une vision normale.

Remarque :

D.14. Il n'y a pas de photos *En-route*, à reconnaître, dans un rayon de 0,5 NM autour des CP, ni dans les 5 premiers nautiques qui suivent le SP.

E. Tenue du Compte rendu d'observations (voir exemple en annexe 6)

L'équipage effectue des observations à chaque point de contrôle et tout au long du circuit. L'équipage consigne ses observations dans le Compte rendu d'observations, qu'il remet à l'arrivée à l'organisateur.

Observation des CP :

E.1. Au moment du franchissement d'un CP, l'équipage apprécie si la photo portant la marque du CP est « correcte » ou « incorrecte », et note la forme de la lettre au sol éventuellement présente.

Observation des photos *En-route* :

E.2. Quand l'équipage reconnaît le long du circuit le sujet d'une photo *En-route*, il indique dans le Compte rendu d'observations :

- la lettre de la photo,
- le numéro du CP précédent,
- la distance, au 1/10 de NM près, du sujet par rapport au CP précédent.

F. Epreuve d'atterrissage de précision

Généralités :

F.1. L'avion doit toucher sur les 2 roues du train principal, sans rebond, à l'intérieur de la bande (appelée porte-avion) tracée sur une piste normale.

F.2. C'est l'écart entre la ligne de toucher idéal et l'impact du train principal qui est jugé (voir schéma du porte-avions en annexe 7).

F.3. La longueur de roulage jusqu'à l'arrêt complet n'est pas prise en compte.

F.4. L'approche, la finale et l'atterrissage doivent se dérouler normalement, selon les règles de l'air et les prescriptions du manuel de vol de l'avion.

F.5. Toute manœuvre dangereuse, ou incorrecte (atterrissage dur, toucher 3 points, sortie latérale du porte-avions, etc.), est sanctionnée par les juges d'atterrissage.

- F.6. Pendant l'approche et la finale, l'usage des volets, du moteur, de la glissade est à la discrétion du pilote.
- F.7. En courte finale, le retrait des volets est interdit.

Le Rebond :

- F.8. Il y a rebond lorsque après avoir touché le sol, l'appareil franchit avec toutes ses roues en l'air au moins une case du porte-avions.**
- F.9. La roulette de nez doit être clairement dégagée du sol, jusqu'à ce que les deux roues du train principal roulent sans rebond.
- F.10. Lorsqu'il y a rebond, c'est le point de toucher le plus défavorable qui est retenu.
- F.11. Si une autre partie de l'avion que le train principal touche le sol avant, ou en même temps que, le train principal, non seulement l'impact le plus défavorable est retenu, mais les juges peuvent également appliquer une pénalité pour atterrissage anormal.

Cas particulier des avions à train classique :

- F.12. La roulette de queue doit être nettement sous l'horizontal.
- F.13. L'atterrissage trois-points est admis, c'est alors le point de toucher du train principal qui est pris en compte.
- F.14. Si la roulette de queue touche avant le train principal, c'est l'impact le plus défavorable, soit celui de la roulette de queue soit celui du train principal, qui est pris en compte, sans préjudice d'éventuelles pénalités additionnelles pour atterrissage anormal.

Conditions de vent de travers :

- F.15. Lorsque la composante transversale du vent est égale ou supérieure à 8 KT, l'organisateur déclare que les conditions *Vent de travers* sont applicables.
- F.16. Il en informe les pilotes par un drapeau placé 50 mètres avant la ligne de toucher idéal et/ou par radio.
- F.17. Le pilote peut se poser sur la roue au vent.
- F.18. Si la composante transversale du vent est égale ou supérieure à 15 KT, l'épreuve d'atterrissage est annulée.

Conditions de vent arrière :

- F.19. Lorsque la composante de vent arrière est égale ou supérieure à 5 KT, le QFU est changé ou bien l'épreuve d'atterrissage est annulée.

Atterrissages anormaux :

Les atterrissages anormaux sont définis comme suit :

- F.20. La roulette de nez touche le sol avant, ou en même temps que, le train principal ;
- F.21. La roulette de queue n'est pas clairement sous l'horizontale ;
- F.22. Hors conditions de Vent de travers, une roue du train principal est à une hauteur égale ou supérieure à un diamètre de roue au moment de l'impact de l'autre roue ;
- F.23. En conditions Vent de travers, la roue au vent est à une hauteur égale ou supérieure à un diamètre de roue au moment de l'impact de la roue sous le vent ;
- F.24. Une autre partie que les roues touchent le sol, ou un obstacle ;
- F.25. Rentrée des volets au-dessus de la zone d'atterrissage ;
- F.26.** Atterrissage avec les roues bloquées.

G. Résultats, Réclamations, Classements

- G.1. L'organisateur fournit à chaque équipage les résultats de sa navigation. (Aucun classement n'est fourni à ce stade).
- G.2. L'équipage a 30 minutes pour porter éventuellement réclamation sur ses résultats auprès de l'organisateur. (Aucune réclamation contre un autre équipage n'est reçue).
- G.3. Après traitement de sa réclamation, l'équipage peut faire appel dans un délai de 60 minutes, par écrit et avec consignation de 100 €
- G.4. Les bandes enregistrées des services du contrôle de la navigation aérienne ne peuvent pas être utilisées pour le traitement des réclamations, ni des appels.
- G.5. Le résultat du traitement des appels est affiché, après avoir été communiqué à l'équipage.
- G.6. La somme consignée est restituée à l'équipage, si l'équipage retire sa plainte avant que le jury délibère ou si l'équipage gagne son appel.
- G.7.** L'organisateur ne publie de classements qu'après avoir traité toutes les réclamations et tous les appels.

H. Pénalités

H.1. Ponctualité sur chaque CP chronométré :

Neutralisation des 2 premières secondes d'avance ou de retard	0 point
Plus de 2 secondes d'avance ou de retard par seconde	2 points
non observé	300 points
	max. 300 points/CP

H.2. Observations :

position des photos En-route $\leq 0,5$ NM	0 point
$0,5 < \text{position} \leq 1,0$ NM	25 points
$1,0 \text{ NM} < \text{position}$	100 points
identification photo CP correcte	0 point
identification photo CP incorrecte	100 points
lettre sur CP erronée,	100 points
non observé par photo, par lettre	50 points

H.3. Atterrissages :

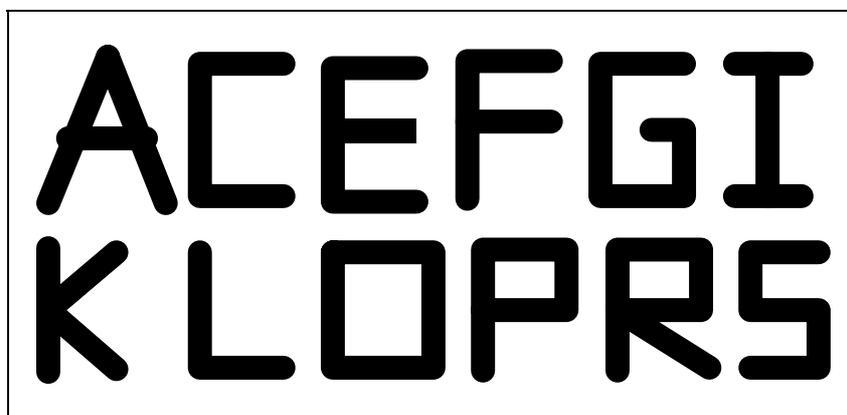
ligne blanche	0 point
zone « A »,	20 points
zone « B »,	40 points
zone « C »,	60 points
zone « D »,	80 points
zone « E »,	50 points
zone « F »,	90 points
toucher en dehors du porte-avions ou sortie latérale	200 points
remise de gaz sans toucher le sol	200 points
atterrissage anormal ou dangereux (en plus des autres pénalités)	200 points
	max. 300 points/atterrissage

H.4. Sanctions :

En catégorie <i>Élite</i> écart latéral sup à 0,5 NM d'un CP non chrono	200 points
chaque écart de route supérieur à 90 degrés de la route à suivre	200 points
ne pas veiller les fréquences prescrites	200 points
remise tardive du Compte rendu d'observations	200 points
non-observation des instructions de vol, des consignes particulières	200 points
atterrissage au-delà du délai prescrit	300 points
non-observation des règlements aériens ou de sécurité	600 points
emport d'équipement électronique prohibé	600 points

Annexe 1

Lettres autorisées sur les CP (faites de bandes de toile blanche de 30 cm de largeur)



Annexe 2

EXEMPLE D'ENONCE

Championnat régional de Rallye Aérien
Angers les 22, 23, 24 Mai 1998
Epreuve n° 2

Attention	<ul style="list-style-type: none"> - déclinaison magnétique de la carte = 4° W - les degrés sont arrondis au ½ degré le plus proche - les distances sont arrondies au plus proche 1/10e de NM ou de KM - RV = Route Vraie, RM = Route Magnétique, A/D = Aérodrome - 1 mm sur la carte = 0,135 NM, = 0,25 KM
	Description
Start Point	<u>Croisement de route</u> 097° RM du Locator d'Angers Avrillé 245° RV de l'A/D de la Flèche
CP1	<u>Croisement de route</u> 47° 34' 20" N et 000° 08' 28" W
CP2	<u>Carrefour en Y</u> 015 RV du Locator de Saumur St-Florent 13,6 NM de l'A/D de la Flèche
CP3	<u>Croisement de route</u> 130° RM de SP 14,8 KM du CP4
CP4	<u>Croisement Route/Rivière</u> 290° RV de l'A/D de Saumur St-Florent 22,3 NM du VOR de Cholet le Pontreau
CP5	<u>Croisement Route/Voie ferrée</u> 47° 17' 36" N 19,8 NM de l'A/D d'Ancenis
CP6	<u>Eglise dans village</u> 112° RM et 21,0 KM de 47° 30' 00" N et 001° 15' 00" W
Finish Point	<u>Pont sur la Mayenne</u> 27,5 KM de CP4 17,3 NM de CP1
Après FP, contacter ANGERS sur 119,00	

Annexe 3

EXEMPLE de FICHE HORAIRE

Angers 1998		Date = 24/05/1998
Epreuve N° 2	Nav 2	
Concurrent N° 13	Equipage = ;	
Immatriculation F-ABCD	VP = 70 NM	Forfait SP = 00:07:00

<u>Nom</u>	<u>Heure Théorique</u>
Décollage	10:18:00
SP	10:25:00
CP1	10:38:23
CP2	10:44:56
CP3	10:52:22
CP4	10:59:14
CP5	11:12:03
CP6	11:23:56
FP	11:39:01

Décali maximum : <ul style="list-style-type: none"> • remise du CR d'observations aux commissaires, après atterrissage : 6 minutes max.
--

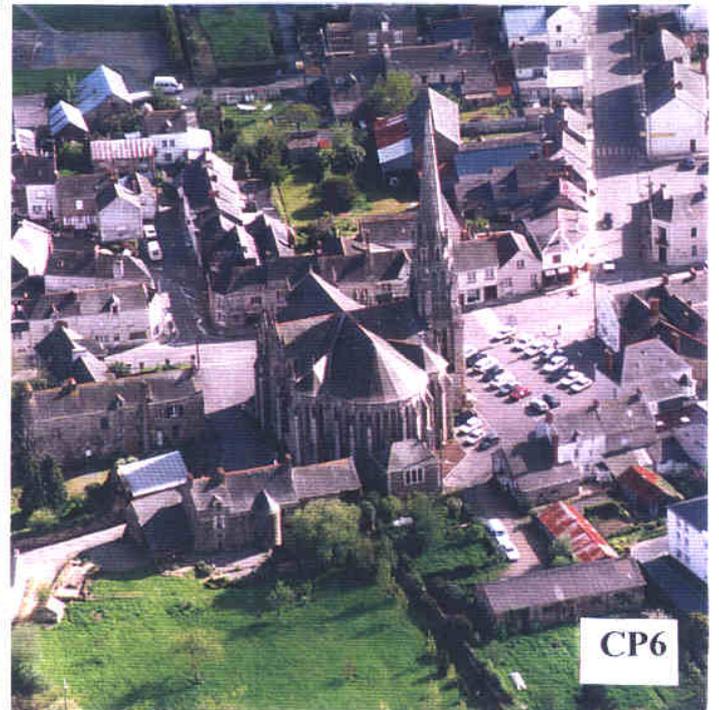
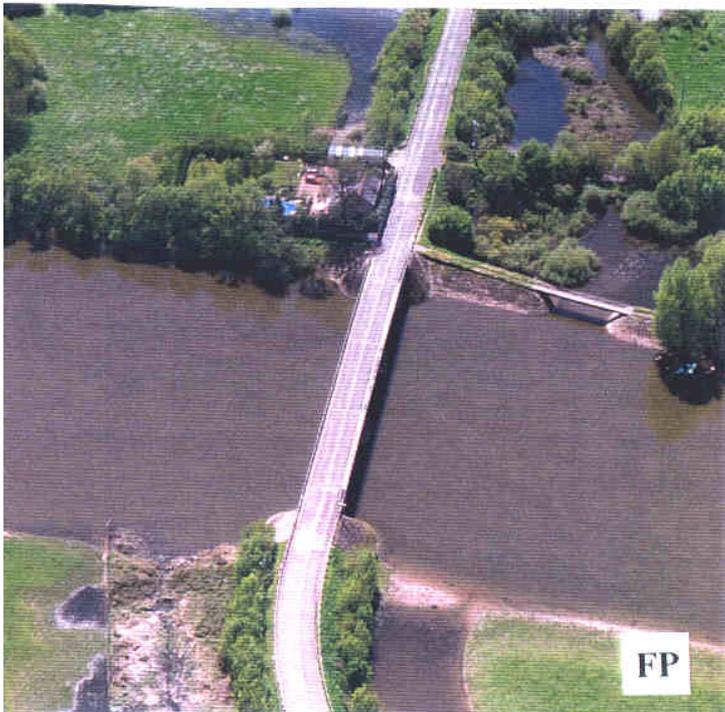
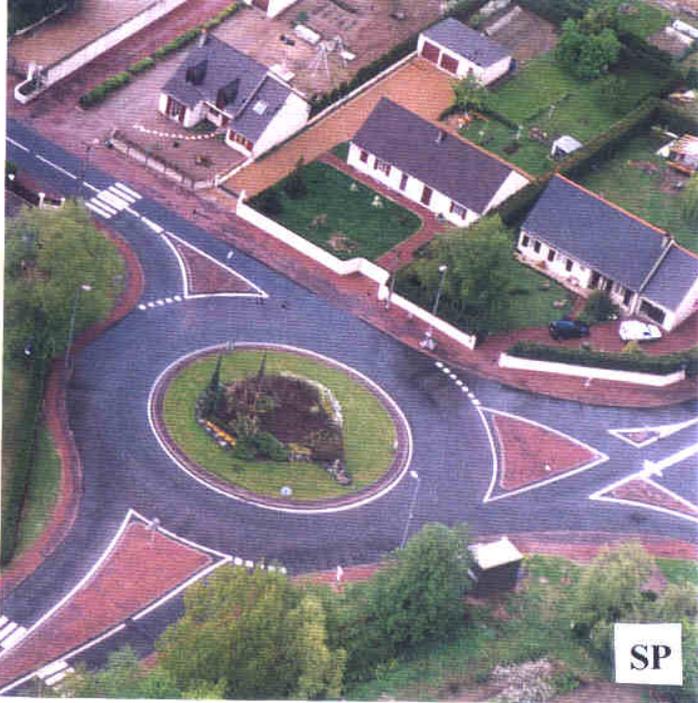
EXEMPLE de Consignes Particulières

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Le décollage a lieu sur la piste en herbe. Fréquence TWR 118.00.
Message radio pour le roulage, puis pour le décollage.
(Le contrôle dispose de la liste des décollages et l'horaire de chaque équipage.) 2. Après le décollage : veillez la fréquence du rallye 120.95. 3. Au franchissement du FP, annoncez-vous sur la fréquence TWR 118.00 :

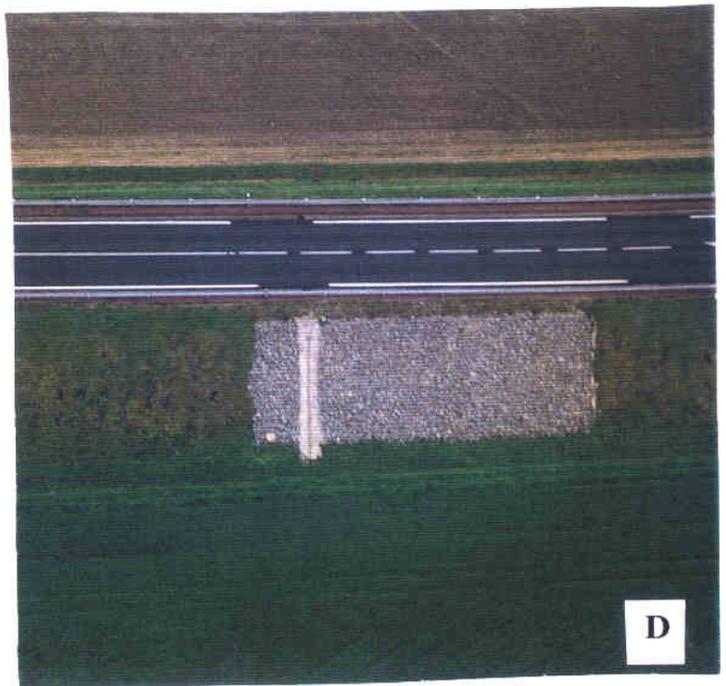
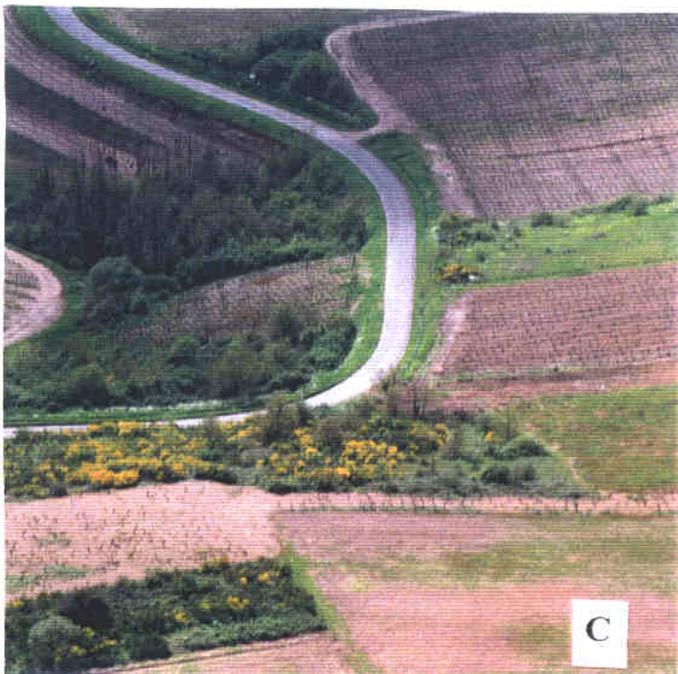
et suivez les consignes du contrôle. 4. L'atterrissage de précision a lieu sur la piste en dur. <p style="text-align: center;">Rappel : Evitez le survol des zones interdites autour du terrain.</p> |
|---|

Annexe 4

EXEMPLE de PHOTOS des CP

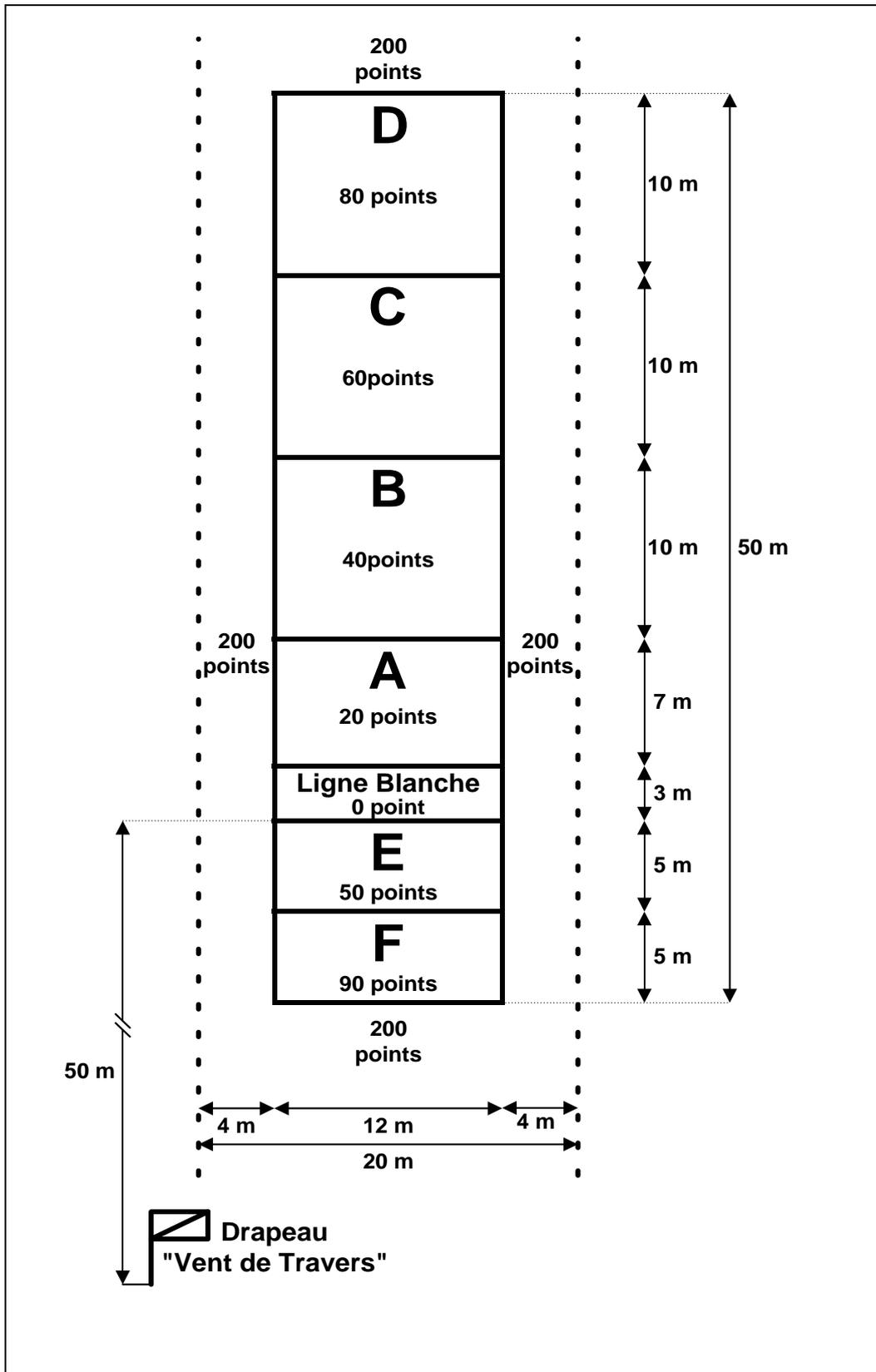


EXEMPLE de PHOTOS En-Route



Annexe 6

Le Porte-avions



INDEX

A

ADF..... 6
aides à la navigation 6
anti-abordage 6
assistance extérieure 6
assurance..... 6
atterrissage
 anormal..... 10
 dur 10
 pénalités..... 11
 précision 10

B

briefing Météo 6

C

carte
 fournie 6; 7
Cas particulier du SP 8
chronométrage
 des points..... 8
 ligne de 8
Classements 3; 11
commandant de bord 6
Compte rendu d'observations
 formulaire 4; 17
 remise tardive 11
conditions Météo 6
consigne particulière 4; 6; 11; 14
Contenu d'un championnat... 3
Contenu d'une manche 3; 4
coordonnées..... 7
correcte 11

D

déclinaison magnétique ... 7; 13
documentation réglementaire. 6

E

écart de route 2; 8; 11
Enoncé du circuit..... 3; 4; 7; 13
enveloppe..... 3; 4; 6; 8

équipage à deux.....2; 3
équipage gagnant 2
équipe de France 2
équipement électronique ..6; 11

F

fréquences7; 11; 14

G

Généralités 6
glissade..... 10
GPS..... 6; 8
GSM..... 6

H

hauteur de vol..... 8
heure..... 7; 8
horaires.....2; 3; 4; 6; 8; 14

I

incorrecte
 identification 11
 manœuvre 10

L

Lettre
 au sol..... 9
 autorisée..... 12
longueur d'une branche..... 7

M

méridiens 7

N

navigation parfaite 2
non observé
 avion 8; 11
 lettre 11
 photo 11

P

parallèles 7
Pénalités 11

photo

 position..... 11
photos
 angle de prise de vue 8
 correcte 8; 9
 deux jeux de 4
 dites des CP 8
 En-route..... 9
 exemples..... 15; 16
 incorrecte..... 8; 9
 jeu de 3; 4
 ponctualité 7; 11
 Porte-avions..... 18
 position connue 7
 problème technique..... 6

R

rebond 10
roulage au sol..... 7
roulette de nez..... 10
roulette de queue..... 10
routes 7
 En direction de 7
 En provenance de 7
 magnétiques..... 7
 vraies 7

S

sortie latérale 10; 11

T

toucher 3 points 10
train classique 10

V

Vent arrière..... 10
Vent de travers..... 10
virage 8
vitesse-sol 6
VOR..... 6

NOTES PERSONNELLES